Deutscher Bundestag **Drucksache 17/8700**

17. Wahlperiode 20. 02. 2012

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2010

Inhaltsverzeichnis

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. Februar 2012 gemäß § 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen.

Seite

Seite

Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

(a)	ausschließlich
ABMG	Autobahnmautgesetz
ABS	Ausbaustrecke
Abzw	Abzweigstelle
AD	Autobahndreieck
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AK	Autobahnkreuz
AM	Autobahnmeisterei
APV	Anpassungsvereinbarung
ARA-Häfen	Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen
AS	Anschlussstelle
ASM	Autobahn- und Straßenmeisterei
ASP	Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007
AT	Österrreich
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BAR	Berliner Außenring
BAS	Bericht zum Ausbau der Bundesschienenwege
Bau-km	Bau-Kilometer
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
BB	Brandenburg
BE	Belgien, Berlin
Bf	Bahnhof
BfG	Bundesanstalt für Gewässerkunde
Bft	Bahnhofsteil
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGr	Bundesgrenze
BHH	Bundeshaushalt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz
(24.) BImSchV	(Vierundzwanzigste) Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BIP	Brutto-Inlandsprodukt
BKZ	Baukostenzuschuss
BMS	Bauwerk-Management-System
BPl	Bedarfsplan
BSWAG	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz (alte Abkürzung: BSchwAG)
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BÜ	Bahnübergang

bvM	bauvorbereitende Maßnahmen
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
BZ	Betriebszentrale
CH	Schweiz
CZ	Tschechien
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DBGrG	Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DK	Dänemark
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DWD	Deutscher Wetterdienst
(E)	Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung
(e)	einschließlich
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz
ENeuOG	Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens – Eisenbahnneuordnungsgesetz
ESF	Europäischer Sozialfonds
ESK	Elbe-Seitenkanal
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	abgesetzter Stellrechner
ESTW-UZ	Unterzentrale eines Elektronischen Stellwerks
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fb	Fahrbahn
FinVe	Finanzierungsvereinbarung
FR	Frankreich
FStrPrivFinG	Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private – Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
FÜ	Fußgängerüberführung
FuB	Fern- und Ballungsnetz
Gbf	Güterbahnhof
gepl.	geplant

GG	Grundgesetz
GlW	gleichmäßiger Wasserstand
GMS	Großmotorschiff
HB	Bremen
Hbf	Hauptbahnhof
HE	Hessen
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HH	Hamburg
HOA	Heißläuferortungsanlage
HOW	Havel-Oder-Wasserstraße
Hp	Haltepunkt
Ibn	Inbetriebnahme
ISK	Infrastrukturkataster
IRP	Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes
IZB	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
JFL	Jahresfahrleistung
Kfz	Kraftfahrzeug
KLIWAS	Programm zur Erforschung der Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt
KP I (II)	Konjunkturpaket I (II)
KRBW	Kreuzungsbauwerk
KüK	Küstenkanal
KV	Kombinierter Verkehr
L/St, K	Landesstraße/Staatsstraße, Kreisstraße
LiV	Linienverbesserung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGr	Landesgrenze
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LU	Luxemburg
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LWL	Lichtwellenleiter
LZB	Linienzugbeeinflussung
M	Motel
(m)	mit Knoten
MAP	Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program)
Mio.	Million, Millionen
MLK	Mittellandkanal
Mrd.	Milliarde, Milliarden
MTnw	Mittleres Tideniedrigwasser
MV	Mecklenburg-Vorpommern
MW	Megawatt
N, n	Nord, nördlich

(N)	Neubau
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NeiTech	Neigetechnik
NI	Niedersachsen
NL	Niederlande
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
NV	Nahverkehr
NW	Nordrhein-Westfalen
(o)	ohne Knoten
O, ö	Ost, östlich
OLA	Oberleitungsanlage
OP	Operationelles Programm
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft (-en)
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OU	Ortsumgehung
PBKAL	Paris–Brüssel–Köln/Frankfurt–Amsterdam–London
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Pkm	Personenkilometer
PL	Polen
Post-Panmax	Schiffsgrößenbezeichnung – Schiff ist für den Panamakanal zu groß
R	Raststätte
RABT 2006	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln vom 27. April 2006
Rbf	Rangierbahnhof
RDS/TMC	Radio Data System/Traffic Message Channel – Daten für Verkehrsinformationen über Hörfunk
Re 200 (Re 250)	Oberleitungsregelbauart für v_{max} = 200 km/h (250 km/h)
RNW	Regulierungs-Niedrigwasserstand
Ro-Ro	Roll-on-Roll-off – mit Lkw befahrbare Frachtschiffe
RP	Rheinland-Pfalz
S, s	Süd, südlich
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
SH	Schleswig-Holstein
SHHV	Seehafen-Hinterlandverkehr
SHW	Schiffshebewerk
SL	Saarland
SM	Straßenmeisterei
SN	Sachsen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

ST	Sachsen-Anhalt
StA	Streckenabschnitt
Str.	Strecke
Str-km	Streckenkilometer
SÜ	Straßenüberführung
SV	Sammelvereinbarung, Schwerverkehr, Schubverband
t	Tonne
T	Tankstelle
TEN	Transeuropäische Netze
TGr	Titelgruppe
TH	Thüringen
tkm	Tonnenkilometer
Ubf	Umschlagbahnhof
Uw	Unterwerk
v	Geschwindigkeit
VB	Vordringlicher Bedarf
VDE	Verkehrsprojekt(e) Deutsche Einheit
VIFG	Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz
VKE	Verkehrseinheit
vmax	Höchstgeschwindigkeit
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
W, w	West, westlich
WB	Weiterer Bedarf
WSD	Wasser- und Schifffahrtsdirektion
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZBA	Zugbildungsanlage
24KB	Bautyp gemäß geltendem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen: 1./2. Stelle: Anzahl der Fahrstreifen vor/ nach dem Ausbau (hier: Ausbau von 2 auf 4 Fahrstreifen) 3./4. Stelle: Standstreifen vor/nach dem Ausbau (K = kein; B = beidseitig)

Zusammenfassung

Allgemeines

Gemäß § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres. Die Entschließung des Deutschen Bundestages in der 184. Sitzung am 30. Juni 2005 bezüglich einer umfassenden Ausweitung der Berichtstätigkeit (Bundestagsdrucksache 15/5780) wird seit dem Bericht 2006 umgesetzt.

Gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

Für das Jahr 2006 wurden diese Berichte letztmals getrennt als „Bericht zum Ausbau der Schienenwege“ bzw. als „Straßenbaubericht“ veröffentlicht. Beginnend mit dem Berichtsjahr 2007 werden die Berichte der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße zu einem Verkehrsinvestitionsbericht zusammengefasst.

Soweit in diesem Bericht Sachverhalte dargestellt werden, die sich auf einen späteren Zeitraum als das Berichtsjahr 2010 beziehen, sind sie durch Kursivschrift kenntlich gemacht.

Bundesschienenwege

Es wurden im Geschäftsjahr 2010 Investitionen mit Bundesmitteln in Höhe von insgesamt 4 174 Mio. Euro für die Finanzierung von Infrastruktur nach BSWAG/DBGrG getätigt. Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan beliefen sich auf 1 729 Mio. Euro, von denen rund 1 105 Mio. Euro aus Bundesmitteln inkl. Maut finanziert wurden. Darüber hinaus wurden im Jahr 2010 Bundesmittel in Höhe von rund 537 Mio. Euro für die Konjunkturpakete I (370 Mio. Euro) und II (167 Mio. Euro) zur Verfügung gestellt.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2010 waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Augsburg–München, Stuttgart–Ulm–Augsburg, Berlin–Dresden, Leipzig–Dresden, Berlin–Görlitz, Stelle–Lüneburg, Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, Vorhaben des Kombinierten Verkehrs (KV), Knoten Erfurt, Knoten Halle/Leipzig, Knoten Magdeburg und im Knoten Berlin die Flughafenanbindung Schönefeld sowie der Umbau Bf Ostkreuz.

Für das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im Jahr 2010 Bundesmittel in Höhe von rund 32 Mio. Euro bereitgestellt. Weiterhin wurden den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) für Bestandsnetzmaßnahmen Bundesmittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt. Der vertragsgemäße Einsatz dieser Bundesmittel wird durch den vom Bund beauftragten Infrastrukturwirtschaftsprüfer überprüft. Die Bahn hat sich verpflichtet, jährlich auch einen Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 500 Mio. Euro für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen. Dieser wurde 2010 nach Angaben der DB AG überschritten und betrug 545 Mio. Euro. Auch diese Angaben werden durch den Infrastrukturwirtschaftsprüfer überprüft. Der Einsatz von Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen dient der Erhaltung der Verfügbarkeit und der Modernisierung des Streckennetzes inklusive der Verkehrsstationen und der Energieversorgungsanlagen der EIU. Die Instandhaltungsaufwendungen der EIU für das Bestandsnetz beliefen sich nach eigenen Angaben in 2010 auf rund 1,47 Mrd. Euro für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Im Rahmen der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie von 1999 bis zum Jahr 2010 rund 580 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt.

Auf der Grundlage der Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs wurden im Bereich Schiene bis Ende 2010 Fördermittel von insgesamt 440,0 Mio. Euro für 42 KV-Terminals (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 66 Baumaßnahmen) bewilligt. Im Berichtszeitraum ging ein neuer Standort ans Netz.

Im Jahr 2010 wurden insgesamt 12 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 5,551 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 17,429 Mio. Euro auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 3. August 2004 (gültig vom 1. September 2004 bis 31. August 2009) und vom 17. September 2009 (gültig vom 21. September 2009 bis 31. August 2012) gefördert.

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen im Zuge öffentlicher Straßen (z. B. erstmaliger Einbau oder Verbesserung technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich – unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des EKrG – unterstützt wird. Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2010 für das so genannte Bundesdrittel bereitgestellten Mitteln insgesamt rund 79,7 Mio. Euro abgerufen.

Bundesfernstraßen

Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPl) 2004 als Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) beinhaltet als Vordringlichen Bedarf (ab 2001) folgende Bauziele:

- Neubau von 1 900 km Autobahnen
- Erweiterung von 2 200 km Autobahnen auf sechs oder mehr Fahrstreifen
- Aus- und Neubau von 5 500 km Bundesstraßen, darin enthalten rund 850 Ortsumgehungen.

Zur Umsetzung des aktuell gültigen Bedarfsplans wurden bis Ende 2010 nahezu 40 Prozent der Bedarfsplanmaßnahmen mit einem Volumen von rund 28 Mrd. Euro realisiert.

Ein Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre lag beim Neubau und der Erweiterung von Bundesautobahnen. Im Zeitraum 2001 bis 2010 wurden rund 1 100 km Autobahnen für über 11,7 Mrd. Euro neu gebaut und rund 750 km für über 6,6 Mrd. Euro auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert. Insbesondere die vorrangige Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit trug zu dieser positiven Bilanz bei. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 9,2 Mrd. Euro weitere rund 1 880 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon allein rund 260 Ortsumgehungen.

Gemäß Haushaltsgesetz 2010 vom 6. April 2010 (BGBl. I, Nr. 14, S. 346) standen im Berichtsjahr für den Bereich der Bundesfernstraßen in Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut, Konjunkturpaket I und Aufbauhilfefonds Hochwasser) Haushaltsmittel in Höhe von rund 6,3 Mrd. Euro zur Verfügung. Einschließlich der Mittel aus Kapitel 6091 (Investitions- und Tilgungsfonds, Konjunkturpaket II) ergaben sich IST-Ausgaben in Höhe von rund 6,6 Mrd. Euro, davon rund 5,6 Mrd. Euro an Investitionen.

Für Bauleistungen zur Kapazitätserweiterung auf den Bundesfernstraßen (Maßnahmen des Bedarfsplanes, Hauptbautitel, einschließlich Refinanzierung) wurden im Berichtsjahr insgesamt rund 2,5 Mrd. Euro aufgewendet. Auf den Bundesautobahnen wurden damit 6,3 km Neubaustrecken und 136,4 km Erweiterungsstrecken (Erweiterung auf sechs und mehr Fahrstreifen) realisiert. Zudem konnten 84,8 km Bundesstraßen zweistreifig und 10,5 km Bundesstraßen vierstreifig neu gebaut bzw. erweitert werden (einschließlich Ortsumgehungen).

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen hat der Bau von Ortsumgehungen eine besondere Bedeutung und bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Bundesfernstraßenbau. Im Berichtsjahr 2010 wurden bundesweit 15 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 72,6 km vollständig fertig gestellt. 76 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 302,0 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Neben dem Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen gewinnt deren Erhaltung zunehmend an Bedeutung. Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau sowie Bundesautobahnerweiterung – wurden im Berichtsjahr 2010 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) rund 2,0 Mrd. Euro (einschließlich KP II) ausgegeben, davon für Bundesautobahnen rund 1,2 Mrd. Euro und für Bundesstraßen 865 Mio. Euro.

Im Berichtsjahr wurden rund 94 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschließlich der Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 280 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 78 Mio. Euro aufgewendet.

Im Jahr 2010 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 123 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 41 Mio. Euro ausgegeben. Damit wurden im Berichtsjahr rund 22 km Lärmschutzwälle (einschließlich Steilwälle) und rund 49 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 9 100 m² Lärmschutzfenster eingebaut.

Die Verkehrsstärkenentwicklung auf den Bundesfernstraßen ging im Berichtsjahr 2010 leicht zurück. Es wurde auf Bundesautobahnen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von rund 46 400 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von rund 14,9 Prozent und auf Bundesstraßen außerorts ein DTV von rund 9 340 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von rund 8,5 Prozent festgestellt.

Die Jahresfahrleistung im gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland (Inländerfahrleistung) betrug im Berichtsjahr rund 704,8 Mrd. Kfz/km, davon auf Bundesautobahnen rund 217,1 Mrd. Kfz/km (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 30,8 Prozent) und auf Bundesstraßen außerorts rund 108,1 Mrd. Kfz/km (Anteil an der Gesamtfahrleistung: 15,3 Prozent).

Bundeswasserstraßen

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen umfassen für die Bereiche Investitionen, Betrieb und Unterhaltung sowie Verwaltung ein Gesamtvolumen von 2 066,8 Mio. Euro im Jahr 2010. Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, etc.) in die Bundeswasserstraßen betrugen 1 041,2 Mio. Euro (inkl. Maut). Davon wurden in die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur 182,7 Mio. Euro und in Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen 737,8 Mio. Euro investiert. Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehörten die Fortsetzung der begonnenen Aus- und Neubauvorhaben sowie die Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

Mit den Mitteln wurden die Maßnahmen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Deutschland wie vorgesehen fortgeführt. Dies betrifft insbesondere den Ausbau der Zufahrten zu den Seehäfen, die Umsetzung der Planungen zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals sowie die Verbesserung der Hinterlandanbindung. Zugleich wurden die Maßnahmen zur qualitativen Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur vorangetrieben, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern. Dies waren vor allem die Maßnahmen des Investitionsrahmenplans mit hohem Anteil an kombinierten Ersatz- und Erweiterungsmaßnahmen.

A Verkehrsträgerübergreifende Informationen

A.1 Einführung

Die Bundesregierung will Verkehr ermöglichen, nicht verhindern. Sie verfolgt eine integrierte und nachhaltige Verkehrspolitik und schafft damit die Voraussetzungen

für eine gute Mobilität von Menschen und Gütern. Zugleich sichert sie Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze und leistet einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Umwelt und zur sozialen Entwicklung unserer Gesellschaft.

Mit dem vorliegenden Bericht wird der Ansatz bei der Information über den Ausbau der Verkehrswegenetze des Bundes konsequent umgesetzt. Bis zum Berichtsjahr 2006 wurden über den Ausbau der Schienenwege und der Bundesfernstraßen getrennte Berichte herausgegeben. Seit dem Berichtsjahr 2007 werden diese Informationen zusammengefasst, um einen Berichtsteil Bundeswasserstraßen ergänzt und in einem Verkehrsinvestitionsbericht gemeinsam veröffentlicht.

A.2 Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen

Als Entscheidungsgrundlage für die Infrastrukturplanung sind langfristige Verkehrsprognosen erforderlich. Ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragtes Forschungskonsortium hat 2007 eine Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für 2025 vorgelegt. Kernstück der Arbeiten bildete die Erstellung der räumlichen Verflechtungsmatrizen im Personen- und im Güterverkehr für die Jahre 2004 (Analyse) und 2025 (Prognose). Die Matrizen dienen als Rahmen und wesentliche Datengrundlage für die Verkehrsprognose und damit für die Fortentwicklung der Verkehrsplanungen in Bund und Ländern und zur Überprüfung der Bedarfspläne.

Aktuelle Soll-Ist-Vergleiche zeigen, dass die Ergebnisse der Verflechtungsprognose – trotz der Wirtschaftskrise – als weitgehend realistisch angesehen werden können. Eine Ausnahme bildet die Binnenschifffahrt; hier ist zu erwarten, dass die Prognosewerte für 2025 mit einer Verzögerung von einigen Jahren eintreten werden.

Derzeit laufen die Arbeiten an einer neuen Verkehrsverflechtungsprognose 2030, deren Ergebnis vermutlich Ende 2013 vorliegen wird.

A.3 Infrastrukturplanung und Infrastrukturfinanzierung

A.3.1 Bundesverkehrswegeplanung

Im BMVBS laufen derzeit vorbereitende Arbeiten zur Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Es wird angestrebt, den neuen BVWP im Jahr 2015 vorzulegen. Er soll auch die Grundlage für die Ausbaugesetze der Verkehrsträger Straße, Schiene und erstmals auch Wasserstraße bilden.

Elementare Grundlagen eines Bundesverkehrswegeplans sind eine aktuelle und belastbare Verkehrsprognose und ein Verfahren zur Bewertung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft.

Der BVWP 2015 wird auf einer neuen Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2030 basieren. Überdies erfolgt eine grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung des BVWP-Bewertungsverfahrens. Die Frage des Bewertungsverfahrens spielt im Zuge der Beurteilung und Einstufung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben eine zentrale Rolle. Das gesamte Bewertungsverfahren wird im Rahmen mehrerer Forschungsprojekte grundsätzlich überprüft. Dies gilt sowohl für das Verfahren zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Vorhaben (Nutzen-Kosten-Analyse) als auch für raumordnerische sowie umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilungen. Einige Forschungsprojekte wurden bereits abgeschlossen. Dazu zählt die Erarbeitung eines Konzepts zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) in die Bundesverkehrswegeplanung. Die Erkenntnisse dieses Gutachtens bilden die Grundlage für eine SUP, deren Durchführung beim nächsten BVWP gesetzlich vorgeschrieben ist.

Erkenntnisse aus den Arbeiten zur Verkehrsprognose sowie der Weiterentwicklung des BVWP-Bewertungsverfahrens werden in eine neue Grundkonzeption einfließen. Diese wird Richtschnur und methodische Grundlage des Bundesverkehrswegeplans sein und in dieser Legislaturperiode vorgelegt. Ziel ist es dabei, ein Gesamtkonzept für die künftige Infrastruktur aufzustellen, das realistisch und finanzierbar ist. In diesem Zusammenhang ist es eine zentrale Aufgabe, in der neuen Grundkonzeption Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsinvestitionen zu entwickeln. Dies ist angesichts der knappen Investitionsmittel die wichtigste Herausforderung für die Investitionspolitik. Es geht um die Auswahl der Projekte und die Festlegung der Reihenfolge ihrer Realisierung. Bei der Auswahl der Projekte und der Festlegung der Reihenfolge ihrer Realisierung werden nicht alle Wünsche erfüllt werden können. Dies wird in Einzelfällen schmerzhaft sein. Für eine effiziente und verantwortungsvolle Verkehrsinfrastrukturpolitik ist eine Priorisierung jedoch unerlässlich.

Bereits jetzt kann gesagt werden, dass der Erhalt der Bestandsnetze bei der Priorisierung im Vordergrund steht. Neu- und Ausbaumaßnahmen müssen auf wichtige Verkehrsachsen und die gezielte Beseitigung von Engpässen ausgerichtet werden. Derzeit werden Analysen zur gezielten Ermittlung der größten zukünftigen Engstellen durchgeführt.

Im Rahmen der Erarbeitung der neuen Grundkonzeption wird auch festzulegen sein, welche Arten von Projekten Gegenstand des neuen BVWP sein sollten. Dabei ist u. a. zu prüfen, inwieweit Investitionen in Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme in den BVWP aufgenommen werden können.

Die Akzeptanz des neuen Bundesverkehrswegeplans in der Bevölkerung hängt entscheidend von der Transparenz des Verfahrens der Planaufstellung und den Formen der Beteiligung ab. Der BVWP 2015 soll nachvollziehbar sowie konsequent dokumentiert und veröffentlicht werden. Eine begleitende Beteiligung von Bürgern, Verbänden, Ländern und Ressorts wird ein wichtiges Element der Erarbeitung des BVWP sein. Mit der im BVWP-Prozess vorgesehenen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung liegt bereits ein konkretes Instrument vor, mit dem den Aspekten der Transparenz und Beteiligung Rechnung getragen wird.

A.3.2 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Im Vorgriff auf den BVWP ’92 wurden im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der Bundesregierung beschlossen, um möglichst schnell die für den wirtschaftlichen Aufschwung nötige Verkehrsinfrastruktur zwischen den alten und den neuen Ländern zu schaffen. Die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit umfassen neun Eisenbahnprojekte, sieben Autobahnprojekte und ein Wasserstraßenprojekt.

Diesen Projekten kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder zu; sie bilden einen wichtigen Baustein für den wirtschaftlichen Aufholprozess im mittleren und östlichen Teil Deutschlands.

Bundesschienenwege

Diesen Projekten mit einem Investitionsvolumen von ursprünglich rund 33,5 Mrd. Deutsche Mark (17 Mrd. Euro) kommt eine Schlüsselrolle beim Zusammenwachsen der alten und der neuen Länder zu.

Die geplanten Kosten werden durch die EIU jährlich präzisiert und betragen aktuell 20,0 Mrd. Euro. Neben Kostensenkungen sind auch Kostenerhöhungen zu verzeichnen, die wesentlich auch auf Änderungen des Projektzuschnitts, wie z. B. durch die ursprüngliche nicht geplante 2. Ausbaustufe Berlin–Hamburg oder Fortschreibung der Kosten bei VDE 8.1 und VDE 8.2, zurückzuführen sind. Bis einschließlich 2010 wurden in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit insgesamt rund

Tabelle 1

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

VDE Nr.	Projektbezeichnung
	Bundesschienenwege
1	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund
2	ABS Hamburg–Büchen–Berlin
3	ABS Uelzen–Salzwedel–Stendal
4	ABS/NBS Hannover–Berlin
5	ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin
6	ABS Eichenberg–Halle
7	ABS Bebra–Erfurt
8	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin
9	ABS Leipzig–Dresden
	Bundesfernstraßen
10	A 20, Lübeck–Stettin (A 11)
11	A 2, Hannover–Berlin, A 10; Berliner Ring (Süd- und Ostring)
12	A 9, Nürnberg–Berlin
13	A 38, Göttingen–Halle; A 143, Westumfahrung Halle
14	A 14, Halle–Magdeburg
15	A 44, Kassel–Eisenach; A 4, Eisenach–Görlitz
16	A 71, Schweinfurt–Erfurt; A 73, Lichtenfels–Suhl
	Bundeswasserstraßen
17	Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal

14,6 Mrd. Euro investiert. Hierbei standen einerseits der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für bis zu 300 km/h und andererseits der Streckenausbau, die Streckenerneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160–200 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund. Die VDE 2, 3 (1. Baustufe), 4 bis 7 und 8.3 (ABS Halle/Leipzig–Berlin) sind bereits in Betrieb genommen worden. Sie sind aus diesem Grund – zumal lediglich Restleistungen noch zu erledigen sind – im aktuellen Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf unter laufende und fest disponierte Vorhaben in der Sammelposition „Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro“ enthalten. Das VDE 9 ABS Leipzig–Dresden ist zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt und wird in Baustufen weiter ausgebaut. Derzeit werden im Abschnitt Riesa–Dresden verschiedene Ausbaumaßnahmen durchgeführt. Der Neubau der Verbindungsspange Weißig–Böhla (7,5 km) und die Bauarbeiten zwischen Weinböhla und Radebeul West (im Rahmen des Konjunkturpakets I) sind Ende 2010 fertig gestellt worden. Die VDE 8.1 ABS/NBS Nürnberg–Erfurt und 8.2 NBS/ABS Erfurt–Halle/Leipzig sind im Bau; beim VDE 8.2 konnte die Teilstrecke Leipzig–Gröbers bereits 2003 in Betrieb genommen werden. Das VDE 1 ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund ist im Rahmen der 1. Baustufe zu einem wesentlichen Teil fertig gestellt worden. Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für die Maßnahmen „Rostock (Abzweig Riekdahl)–Ribnitz-Damgarten West“ und „Zweigleisiger Ausbau Velgast–Stralsund“ dieses Projektes ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden; sie werden derzeit nicht weiter verfolgt. Die Bundesregierung hält jedoch weiter an dem Ziel fest, die VDE schnellstmöglich abzuschließen.

Bundesfernstraßen

Ziel der Bundesregierung ist nach wie vor die vollständige Realisierung der sieben VDE-Straße. Nach den derzeitigen Dispositionen wird angestrebt, das gesamte VDE-Straßennetz mit Ausnahme der A 44 (Teil des Projektes 15) in den nächsten Jahren fertig zu stellen.

Die sieben Projekte haben eine Gesamtlänge von rund 2 000 km. Davon waren Ende 2010 rund 1 890 km unter Verkehr und weitere rund 30 km im Bau. Damit sind rund 95 Prozent des VDE-Straße-Projektvolumens realisiert oder in der Umsetzumgsphase.

In die sieben Projekte wurden bis Ende 2010 rund 14,7 Mrd. Euro investiert. Das entspricht mehr als rund 88 Prozent der aktuellen Investitionskosten in Höhe von rund 16,8 Mrd. Euro.

Im Einzelnen waren Ende 2010 die folgenden Bauziele erreicht:

Projekt 10, A 20, Lübeck–Stettin (A 11)

Die 323 km lange, 4-streifige Neubaustrecke ist seit Dezember 2006 unter Verkehr.

Projekt 11, A 2, Hannover–Berlin und A 10, Berliner Ring (Süd- und Ostring)

Das Projekt umfasst die Querschnittserweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen (324 km) bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen (8 km) und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen vom AK Hannover-Ost (A 7) über die A 2 und den Berliner Süd- und Ostring der A 10 zum AD Schwanebeck (A 11).

Der 208 km lange, zur A 2 gehörende Projektteil wurde bereits 1999 durchgängig für den Verkehr freigegeben.

Von der 124 km langen Erweiterungsstrecke des Berliner Süd- und Ostrings im Zuge der A 10 waren folgende Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 109 km unter Verkehr:

– AD Werder (A 2)–AD Potsdam (A 9),
– AD Nuthetal (A 115)–südlich AD Schwanebeck (A 11).

Der Baubeginn für den Umbau des AD Schwanebeck steht bevor, die 8-streifige Erweiterung AD Potsdam–AD Nuthetal ist noch in der Planung.

Projekt 12, A 9, Nürnberg–Berlin

Das Projekt beinhaltet auf einer Länge von 372 km die Querschnittserweiterung der A 9 von vier auf sechs Fahrstreifen einschließlich Grunderneuerung.

Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 350 km waren 6-streifig unter Verkehr:

– AK Nürnberg (A 3)–AS Schleiz,
– AS Triptis–AD Potsdam (A 10).

Projekt 13, A 38, Göttingen–Halle und A 143, Westumfahrung Halle

Von der 208 km langen, 4-streifigen Neubaustrecke waren rund 196 km unter Verkehr:

– A 38 durchgängig seit Ende 2009,
– A 143; AD Halle-Süd (A 38)–AS Halle-Neustadt.

Der nördliche Abschnitt der A 143 mit einer Gesamtlänge von 12 km ist in der Planung.

Projekt 14, A 14, Halle–Magdeburg

Der 102 km lange, 4-streifige Neubau ist bundesweit das erste vollständig für den Verkehr freigegebene VDE-Straßenprojekt. Seit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts AS Könnern–AS Schönebeck am 30. November 2000 ist die A 14 von Halle bis Magdeburg – nach einer kurzen Planungs- und Bauzeit von knapp zehn Jahren – durchgehend befahrbar.

Projekt 15, A 44, Kassel–Eisenach und
A 4, Eisenach–Görlitz

Das mit rund 457 km längste VDE-Straßenprojekt umfasst den 4-streifigen Neubau der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen (Eisenach) sowie im Verlauf der A 4 die Querschnittserweiterung von der künftigen A 44 bis Dresden von vier auf sechs Fahrstreifen (mit 6-streifigem Neubau der A 4, Umfahrung Hörselberge im Bereich Eisenach), den Anbau von Standstreifen und die Ergänzung der 2. Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weißenberg, den 4-streifigen Neubau von Weißenberg bis zur Bundesgrenze bei Görlitz und die Grunderneuerung der vorhandenen Fahrbahnen.

Auf der A 4 und A 44 waren Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 380 km für den Verkehr freigegeben:

- A 4; AD Wommen–AS Magdala (mit Umfahrung Hörselberge),
- A 4; AS Jena-Göschwitz–westlich AK Hermsdorf (A 9),
- A 4; östlich AK Hermsdorf (A 9)–Bundesgrenze bei Görlitz,
- A 44; AS Hessisch Lichtenau-Mitte–AS Hessisch Lichtenau-Ost (Walburg).

Weitere Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 24 km waren im Bau.

Projekt 16, A 71, Schweinfurt–Erfurt und A 73,
Lichtenfels–Suhl

Die aus zwei Teilstrecken bestehende und 222 km lange, 4-streifige Neubaustrecke ist seit September 2008 als 3. Neubauprojekt unter Verkehr.

Abbildung 1

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße



Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung
Abteilung Straßenbau Referat StB 28

Bundeswasserstraßen

Für das VDE 17 sind von den veranschlagten rund 2,2 Mrd. Euro bereits rund 1,4 Mrd. Euro verausgabt. Zwei Drittel aller Ausgaben des VDE 17 sind aufgrund des schlechten Bauzustandes zeitlich indisponibler Ersatzbedarf, welcher aus wirtschaftlichen Gründen mit Erweiterungsinvestitionen kombiniert wird. Das VDE 17 hat einen Ausbauzustand erreicht, der für kleinere Schiffstypen wie den Typ Europaschiff eine bessere Auslastung zulässt, woraus sich bereits ein Teilnutzen ergibt. Das Ziel des VDE 17 ist ein konkurrenzfähiger und wirtschaftlicher Transport mit modernen Binnenschiffen zwischen dem Rhein und Berlin Westhafen. Die Fertigstellung des VDE 17 ist für das Jahr 2015 geplant.

A.3.3 Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)

Die DEGES wurde als privatrechtlich organisierte Projektmanagement-Gesellschaft am 7. September 1991 in Berlin gegründet und arbeitet nach privatwirtschaftlichen Kriterien. Gesellschafter der DEGES waren zunächst die Bundesrepublik Deutschland (zu 50 Prozent) und die fünf neuen Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (zu je 10 Prozent). Als erstes westliches Bundesland ist 2007 Hamburg weiterer Gesellschafter der DEGES geworden. 2008 ist auch Schleswig-Holstein, Ende 2009 Bremen und im Sommer 2010 Hessen der DEGES beigetreten. Damit gehören der DEGES derzeit neun Länder und der Bund als Gesellschafter an.

Die Hauptaufgaben der DEGES sind das Projektmanagement für die Planung und die Baudurchführung von 60 Prozent der rund 2 000 km langen VDE Straße sowie ausgewählter VDE-Zubringerstrecken in den fünf neuen Bundesländern. Die hoheitlichen Aufgaben, insbesondere die Verfahren zur Baurechterlangung, bleiben in der Zuständigkeit der Länderverwaltungen.

Mit Änderung des Gesellschaftsvertrags im Dezember 2001 kann die DEGES als Dienstleister für öffentliche Auftraggeber (Bund, Länder, Kommunen), soweit sie Gesellschafter der DEGES sind oder werden, im Bereich sämtlicher Verkehrsinfrastrukturprojekte (Straße, Schiene, Wasserstraße) im ganzen Bundesgebiet tätig werden. Auf dieser Grundlage wurden der DEGES weitere Bundesfernstraßen- und Landesstraßenprojekte sowie das Schienenprojekt „City-Tunnel Leipzig“ und Aufgaben aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung übertragen.

Von den der DEGES übertragenen rund 1 250 km VDE sind rund 780 km Neubau- und rund 470 km Ausbaustrecken mit einem Investitionsvolumen von rund 9,8 Mrd. Euro (Bau- und Grunderwerbskosten). Bis Ende 2010 waren 1 166 km der von der DEGES betreuten VDE Straße fertig gestellt und die restlichen Projektabschnitte – mit Ausnahme des erst in 2010 übertragenen Projektes in Hessen – weitestgehend im Bau.

Die weiteren von DEGES betreuten Straßenprojekte haben eine Länge von rund 670 km und ein Investitionsvolumen von rund 4,4 Mrd. Euro. Das Investitionsvolumen der Schienen- und der Wasserstraßenprojekte beträgt 0,7 Mrd. Euro.

A.3.4 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die im Jahr 2003 gegründete Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) mit der

- Verteilung des Aufkommens aus der Lkw-Maut auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße sowie
- Übernahme von Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung privatwirtschaftlicher Projekte im Verkehrsbereich

beauftragt.

Damit stellt die VIFG die im Bundesfernstraßenmautgesetz geregelte Zweckbindung der Mauteinnahmen sicher und schafft Transparenz zwischen Gebührenaufkommen und -verwendung.

Mit dem Bundeshaushalt 2011 wurde der erste Schritt zu einem Finanzierungskreislauf Straße eingeleitet, indem die Mauteinnahmen nach Abzug der Systemkosten sowie der Ausgaben zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes ausschließlich für Bundesfernstraßen verwendet werden.

Als ÖPP-Kompetenzzentrum und Teil des föderalen Kompetenznetzwerks Verkehr ist die VIFG zu einem wichtigen Bestandteil zur Umsetzung von ÖPP im Verkehrsbereich geworden.

Bereich Infrastruktur

Für das Jahr 2010 waren Mauteinnahmen von knapp 4,8 Mrd. Euro veranschlagt, von denen nach Abzug der Systemkosten sowie der Ausgaben zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes ein Anteil von rund 3,5 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur von Straße, Schiene und Wasserstraße investiert werden sollte.

- Straße: 2 031,8 Mio. Euro,
- Schiene: 1 050,9 Mio. Euro,
- Wasserstraße: 420,4 Mio. Euro,
- insgesamt: 3 503,1 Mio. Euro.

Die Maßnahmen, die aus Mautmitteln finanziert werden, sind im Kapitel 1202, TG 05, veranschlagt.

Aufgrund der konjunkturellen Situation sind die im Jahr 2010 geplanten Mauteinnahmen um rund 360 Mio. Euro hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Durch Minderinanspruchnahmen in den anderen Bereichen konnte das Defizit ausgeglichen werden, so dass folgende Mittel für Investitionen zur Verfügung gestellt werden konnten:

- Straße: 2 041,4 Mio. Euro,
- Schiene: 1 031,9 Mio. Euro,

- Wasserstraße: 379,8 Mio. Euro,
- insgesamt: 3 453,1 Mio. Euro.

Entsprechend § 3 Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz wird dem Deutschen Bundestag jährlich ein Bericht über den Fortgang der über die VIFG finanzierten Projekte vorgelegt, aus dem die Aufteilung der Mittel auf die Auftragsverwaltungen der Länder bei der Straße, auf Projekte bei der Schiene sowie auf die einzelnen Wasserstraßen im Bereich Wasserstraße ersichtlich ist (siehe Bundestagsdrucksache 17/8331 vom 12. Januar 2012).

Bereich ÖPP

Die VIFG betreut auf der Grundlage des VIFGG die Umsetzung von Betreibermodellen der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und entwickelt die Beschaffungsvariante ÖPP konzeptionell und systematisch weiter.

Die Kernkompetenzen der Gesellschaft liegen in den Sektoren Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und internationale Vernetzung.

Im Jahr 2010 hat die VIFG insbesondere an folgenden Themen gearbeitet:

- Projektbetreuung und -management bei den Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau,
- Vorbereitung, Betreuung und Mitarbeit bei den Vergabeverfahren für die A-Modelle und Übernahme der Leitung der Wertungsgruppe Finanzierung,
- Mitarbeit an den ÖPP-Eignungstests für die Projekte der zweiten Staffel,
- Begleitung des BMVBS bei steuerrechtlichen Diskussionen der Auslegungsform zur Anwendung der Zinsschranke bei den A- und F-Modellen sowie bei der Weiterentwicklung von Vergütungsmechanismen.

Zur Vorbereitung dreier F-Modell-Projekte hat die VIFG an der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dieser Maßnahmen mitgearbeitet.

Darüber hinaus hat sie das BMVBS bei der Entwicklung und Vorbereitung von Projekten für die Schaffung von zusätzlichen Lkw-Parkständen an Bundesautobahnen begleitet und auch hier den Bereich Wirtschaftlichkeitsuntersuchung abgedeckt.

Im Auftrag des BMVBS betreute die VIFG das kommunale ÖPP-Projekt im Straßenbau der Stadt Brandenburg in Brandenburg, das im Rahmen der ÖPP-Initiative der Bundesregierung realisiert wird. Die Arbeiten wurden im Jahr 2010 abgeschlossen.

A.3.5 Konjunkturpakete I und II

Für die Bundesverkehrswege wurden im Rahmen des Konjunkturpakets I (KP I) in den Jahren 2009 und 2010 zusätzlich insgesamt 2 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurden weitere 2 Mrd. Euro aus Mitteln des KP II für den Zeitraum von 2009 bis 2011 zugewiesen. Diese Mittel sind ebenfalls für die Bundesverkehrswege, aber auch für Maßnahmen des Kombinierten Verkehrs vorgesehen. Vorhaben, bei denen bis zum Jahresende 2010 noch nicht mit dem Bau begonnen wurde, dürfen im Rahmen des KP II nicht mehr finanziert werden.

Konjunkturpaket I

Im Programmzeitraum waren insgesamt 620 Mio. Euro für Investitionen in die Schiene geplant.

Von diesem Volumen entfielen 420 Mio. Euro auf Bedarfsplanmaßnahmen, 150 Mio. Euro auf das Personenbahnhofsprogramm sowie 50 Mio. Euro auf die Lärmsanierung. Bis Ende 2010 konnten hiervon rund 480 Mio. Euro umgesetzt werden.

Eine vollständige Inanspruchnahme der Mittel im Programmzeitraum war nicht möglich, weil die Projekte z. T. auf eine Realisierung nach dem Jahr 2010 ausgelegt sind. Aus diesem Grund erfolgte eine Übertragung der nicht verausgabten Mittel von knapp 140 Mio. Euro in das Jahr 2011, um somit eine bedarfsgerechte Ausfinanzierung der Maßnahmen zu ermöglichen.

Für Maßnahmen an Bundesfernstraßen wurden im Programmzeitraum 950 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, von denen 700 Mio. Euro für Neubeginne bzw. die Fortführung von Bedarfsplanmaßnahmen, 220 Mio. Euro für die Erhaltung und 30 Mio. Euro für das Parkflächenausbauprogramm verwendet werden sollten.

Im Rahmen des KP I wurden 43 Maßnahmen an Bundesfernstraßen neu begonnen, sechs dieser Maßnahmen waren mit Ablauf des Programmzeitraums bereits unter Verkehr.

In den Jahren 2009 und 2010 wurden unter Inanspruchnahme des Deckungsvermerks zu den konventionellen Straßenbaumitteln insgesamt 959 Mio. Euro verausgabt.

Im Programmzeitraum wurden aus dem KP I für Bundeswasserstraßen zusätzliche 430 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, die zur Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen, für die Netzoptimierung und das Schleusenprogramm sowie zur Verstärkung von Erhaltungsinvestitionen verwendet wurden. Insgesamt konnten knapp 10 Mio. Euro im geplanten Zeitraum nicht in Anspruch genommen werden, sodass eine Nachveranschlagung im Jahr 2011 erfolgte.

Konjunkturpaket II

Im Rahmen des KP II waren für Investitionen in die Schiene ursprünglich 700 Mio. Euro vorgesehen. Durch Umschichtungen vom Kombinierten Verkehr konnten nunmehr 779 Mio. Euro verausgabt werden.

Die Mittel waren für Bedarfsplanmaßnahmen bei der Schiene, für das Personenbahnhofsprogramm, für Lärmsanierung, den Bundesanteil am ETCS, für die Bahnstromversorgung sowie zur Qualitätsverbesserung der Regionalnetze vorgesehen.

Tabelle 2

Inanspruchnahme der Mittel des KP I in den Jahren 2009 und 2010

Bereich	2009	2010	Summe	Übertrag nach 2011
	1 000 €			
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	110.856	369.800	480.656	139.344
Bundesfernstraßen	592.246	367.069	959.315 davon 9.315 Deckung aus Kap. 1210	
Bundeswasserstraßen	240.924	179.668	420.592	8.072
Summe	**944.026**	**916.537**	**1.860.563**	**147.416**

Bis Ende 2010 wurden für Schieneninvestitionen im Rahmen des KP II rund 215 Mio. Euro verausgabt. Durch den Abschluss verschiedener Finanzierungsvereinbarungen, wie z. B. zur Elektrifizierung Reichenbach–Hof, zum Umschlagbahnhof (Ubf) Duisburg-Ruhrort Hafen, Knoten Frankfurt (Galluswarte), der Ubfe Köln-Eifeltor, Hamburg-Billwerder und Ubf Regensburg Ost wurden die haushalterischen Voraussetzungen für die Umsetzung der vorgenannten Bedarfsplanmaßnahmen geschaffen. Die Baufreigabe für 91 Einzelmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung wurde bis Ende des Jahres 2010 erteilt. Darüber hinaus wurden die Mittel für die Bahnstromversorgung, zur Qualitätsverbesserung der Regionalnetze sowie z. T. auch für EStw-Vorhaben freigegeben.

Für Maßnahmen an Bundesfernstraßen ist insgesamt ein Betrag von 850 Mio. Euro im KP II enthalten. Es war vorgesehen, 400 Mio. Euro für zusätzliche Neubeginne bzw. zur Verstärkung laufender Projekte, 350 Mio. Euro für die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen sowie weitere 100 Mio. Euro für das Parkflächen-Ausbauprogramm zu verwenden.

Bis zum Jahresende 2010 konnten von den geplanten 19 Maßnahmen drei wegen fehlenden Baurechts nicht begonnen werden. Insgesamt sind für den Straßenbau bis Ende Dezember 2010 rund 572 Mio. Euro verausgabt worden.

Zur Verbesserung seewärtiger Zufahrten/Hinterlandanbindungen, zur Netzoptimierung, insbesondere für Schleusen und Kanäle, zur Verstärkung von Erhaltungsinvestitionen sowie zur Förderung innovativer Techniken in der Binnenschifffahrt waren im KP II für die Bundeswasserstraßen insgesamt 350 Mio. Euro vorgesehen.

Bei allen geplanten Maßnahmen sind die Vergaben erfolgt, bis zum Jahresende 2010 wurden knapp 140 Mio. Euro verausgabt.

Von den ursprünglich im KP II für Maßnahmen des Kombinierten Verkehrs (KV) eingeplanten Mitteln in Höhe von 100 Mio. Euro wurde insgesamt ein Betrag von über 79 Mio. Euro zur Schiene umgeschichtet. Mit diesen Mitteln werden u. a. die KV-Vorhaben Köln-Eifeltor und Hamburg-Billwerder verstärkt.

Die Zuwendungsbescheide für die drei geplanten KV-Maßnahmen wurden im Sommer 2010 erteilt. Bis zum Jahresende 2010 wurde ein Mittelabfluss von knapp 3 Mio. Euro erzielt.

Von den Bereichen wird eine vollständige Inanspruchnahme der noch im Rahmen des KP II zur Verfügung stehenden Mittel angestrebt.

Tabelle 3

Inanspruchnahme der Mittel des KP II im Zeitraum 2009 bis 2010
(nach Umschichtungen), in 1 000 €

Bereich	Zuweisung	Ist
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes	779.365	215.107
Bundesfernstraßen	850.000	572.539
Bundeswasserstraßen	350.000	139.689
Kombinierter Verkehr	20.635	2.723
Gesamtsumme	**2.000.000**	**930.058**

A.3.6 Finanzierungsprogramme der EU

Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)

Die Gewährung von Zuschüssen aus der TEN-Haushaltslinie für Vorhaben zur Realisierung der Ziele und Netze gemäß der TEN-Leitlinie wird in der TEN-Zuschussverordnung geregelt. Die Bezuschussung erfolgt nur aufgrund jeweils einzelner Anträge nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel. Eine Reservierung für bestimmte in den TEN-Leitlinien benannte Projekte gibt es nicht. Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass Fördermittel von der EU KOM nur gewährt werden, wenn die nationale Kofinanzierung, die im Fall von TEN-Mitteln bis zu 90 Prozent und mehr beträgt, sichergestellt ist.

Grundlage für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Transeuropäische Netze für die neue Förderperiode 2007 bis 2013 ist die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007. Dabei wird der Großteil der Fördermittel über das Mehrjahresprogramm (Multi-Annual Program – MAP) abgewickelt. Vorrangig werden über das MAP Schienenprojekte gefördert. Darüber hinaus werden voraussichtlich jährlich Aufrufe durch die Europäische Kommission zur jährlichen Antragstellung auf Förderung von Projekten erfolgen. Über die Jahresprogramme können dann auch Projekte von Verkehrsträgern gefördert werden, die im Rahmen des MAP nicht zum Zuge kommen.

Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung gehört zu den Strukturfonds der Europäischen Union. Gemeinsam mit dem Europäischen Sozialfonds und dem Kohäsionsfonds soll er dazu beitragen, die wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Ungleichheiten innerhalb der Europäischen Union zu verringern. Ursachen für diese Unterschiede liegen beispielsweise in Entwicklungsrückständen von Mitgliedstaaten und Regionen, im Umfang der wirtschaftlichen und sozialen Umstrukturierung sowie der Alterung der Bevölkerung.

Die EU versucht über diese Strukturfonds den Ausgleich der regionalen Ungleichgewichte in der EU zu erreichen. Dabei sind verschiedene Ziele definiert:

Priorität der Fonds stellt das Ziel „Konvergenz“ (Ziel 1) dar. Weitere Ziele sind „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ (Ziel 2) sowie „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ (Ziel 3). Im Rahmen des Ziels „Konvergenz“ (Förderperiode 2007 bis 2013) bzw. „Ziel 1“ (Förderperiode 2000 bis 2006) werden Regionen gefördert, deren Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Einwohner kleiner als 75 Prozent des EU-Durchschnitts ist. Diese liegen vor allem in den neuen Mitgliedstaaten. Es werden jedoch auch Regionen, deren Pro-Kopf-BIP weniger als 75 Prozent des EU-15-Durchschnitts (Anzahl der EU-Staaten vor der Osterweiterung 2004) beträgt, in einer Übergangsphase (Phasing Out) bis 2013 in die Förderung des Konvergenzziels einbezogen.

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur ist ein thematisches Programm, das aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung finanziert wird. Das Programm fördert Investitionen im Bereich der Bundesverkehrswege, die im deutschen Konvergenz- bzw. Ziel 1-Gebiet liegen. Die nationale Kofinanzierung des Programms kommt hauptsächlich aus dem Investitionshaushalt des BMVBS, ergänzt durch Investitionen der Länder und des privaten Sektors. Die EFRE-Förderung einzelner Projekte erfolgt auf der Grundlage von Projektanträgen, die bei Projekten mit Gesamtkosten ab 50 Mio. Euro zuvor einer Projektgenehmigung durch die Europäische Kommission bedürfen. Die Mittel des Programms werden in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen gewährt.

Das EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur soll dazu beitragen, die Anstrengungen der Bundesländer für wirtschaftliches Wachstum zu unterstützen. Ansatzpunkt ist die beschleunigte Realisierung ausgewählter Projekte im Bereich der Bundesverkehrswege, die überregional wirksam sind. Der Zugang zum Transeuropäischen Verkehrsnetz und damit die strukturellen Standortbedingungen sollen deutlich verbessert, infrastrukturelle Verkehrsengpässe für die wirtschaftliche Entwicklung abgebaut und eine verbesserte verkehrliche Erreichbarkeit realisiert werden. Die zu fördernden Projekte werden zwischen Bund und Ländern abgestimmt.

Mit dem Operationellen Programm (OP) Verkehrsinfrastruktur EFRE Deutschland Ziel 1 (2000 bis 2006) wurden erstmals EU-Strukturfonds-Mittel in Deutschland für den Ausbau der Bundesverkehrswege verwendet. Zu den Ergebnissen der über dieses Programm bis zum 31. Dezember 2008 erfolgten EFRE-Förderung wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht 2009 verwiesen.

Mit der im Dezember 2007 erteilten Genehmigung des rund 2,3 Mrd. Euro umfassenden OP Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013 werden von der EU-Kommission aus dem EFRE 1,52 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt, die bis zum 31. Dezember 2015 in Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen investiert werden können.

Das Programmgebiet umfasst die in Deutschland liegenden EU-Konvergenzregionen. Das sind die Länder bzw. Freistaaten Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie Niedersachsen (nur Region Lüneburg), wobei die Regionen Brandenburg-Südwest, Lüneburg, Leipzig und Halle als Phasing Out-Regionen von der EU nur eine Übergangsunterstützung erhalten.

Die Ziele des Programms

- Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und weiterer überregional bedeutsamer Verkehrsverbindungen,
- Verbesserung der Anbindung an bedeutende Wirtschaftsstandorte,
- Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und Effizienzverbesserungen

sollen insbesondere der Verbesserung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung einer nachhaltigen Regionalentwicklung im Programmgebiet dienen.

B Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

B.1 Neuordnung des Eisenbahnwesens (Bahnreform 1. Januar 1994)

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 und dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz, ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 wurde das Verhältnis des Bundes zu seinen Eisenbahnen auf eine neue Grundlage gestellt; die staatlichen Aufgaben wurden von den unternehmerischen getrennt.

Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen wurde aufgrund der am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform auf die DB AG und im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform am 1. Januar 1999 auf die DB Netz AG und die DB Station & Service AG (Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, EIU) übertragen. Mit Wirkung vom 1. Juli 2001 ist die DB Energie GmbH als ein weiteres EIU hinzugetreten. Damit obliegen diesen EIU alle sich aus der Eigentümerfunktion ergebenden Rechte und Pflichten; im Mittelpunkt stehen dabei die Verantwortung als Bauherren für die Planung, Vergabe, Baudurchführung, Finanzierung und Abrechnung der Investitionen sowie die betriebsbereite Vorhaltung und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur.

B.2 Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

B.2.1 Allgemeines

Um dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen gemäß Artikel 87e Absatz 4 GG Rechnung zu tragen, finanziert der Bund entsprechend § 8 BSWAG Neubau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, während die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege von den Eisenbahnen des Bundes getragen werden.

Über die Finanzierung der vorgesehenen Investitionen (Neubau, Ausbau, Ersatzinvestitionen) werden nach § 9 BSWAG Vereinbarungen zwischen dem Bund und den EIU geschlossen, in denen insbesondere der Umfang der vom Bund finanzierten Baumaßnahmen sowie deren Abfinanzierung festgelegt werden. Die Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen (Neu- und Ausbau) sowie Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz erfolgt derzeit überwiegend mit Baukostenzuschüssen (BKZ). Darüber hinaus leisten die EIU einen Beitrag zur Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Kosten. Hinzu treten finanzielle Mittel, die auf der Grundlage anderer Rechtsvorschriften (z. B. EKrG) gewährt werden und Zuschüsse Dritter.

B.2.2 Neu- und Ausbaustrecken

Der Realisierungsstand der Bedarfsplan-Projekte stellt sich wie folgt dar:

– Bis zum Abschluss des Geschäftsjahres 2010 beliefen sich die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan kumulativ auf 40 607 Mio. Euro.
– Die Gesamtausgaben für die Schienenprojekte nach dem geltenden Bedarfsplan im Geschäftsjahr 2010 beliefen sich auf 1 729 Mio. Euro.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2010 waren die NBS/ABS Karlsruhe–Basel, Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig, Augsburg–München, Stuttgart–Ulm–Augsburg, Berlin–Dresden, Leipzig–Dresden, Berlin–Görlitz, Stelle–Lüneburg, Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, Vorhaben des Kombinierten Verkehrs (KV), Knoten Erfurt, Knoten Halle/Leipzig, Knoten Magdeburg und im Knoten Berlin die Flughafenanbindung Schönefeld sowie der Umbau Bf Ostkreuz.

Für die Neu- und Ausbaumaßnahmen sind sowohl Lärmschutzmaßnahmen für die Lärmvorsorge als auch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen – im Rahmen der gesetzlichen Regelungen – Bestandteil der Investitionen. Bei Neubaumaßnahmen liegen die Investitionen für Maßnahmen des Lärmschutzes und der Landschaftspflege in der Regel zwischen 0,5 und 1 Mio. Euro/km; punktuell können diese Werte auch weitaus höher liegen.

B.2.3 Bestandsnetz

Auf der Grundlage des § 11 BSWAG (Ersatzinvestitionen) stellt der Bund bedarfsgerecht Mittel bereit, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten (kein Substanzverzehr) und zu verbessern sowie die Wirtschaftlichkeit zu steigern. Die Investitionen in das bestehende Schienennetz umfassen sowohl den reinen Ersatz von Anlagen als auch Modernisierungs- und angemessene Erweiterungsmaßnahmen. Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes stellen den wichtigsten Investitionsschwerpunkt dar. Der Bund stellt hierfür Mittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung.

Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz haben der Bund und die EIU des Bundes mit Wirkung zum 1. Januar 2009 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. In dieser wird die bisherige „Input“-Kontrolle (Antrags- und Verwendungsprüfung für die von den EIU auf der Grundlage von Finanzierungsvereinbarungen beantragten Maßnahmen) durch eine „Output“-Kontrolle (Einhaltung einer vereinbarten Netzqualität im Bestandsnetz) ersetzt.

Die EIU haben sich in der LuFV als Gegenleistung für den jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von 2,5 Mrd. Euro sanktionsbewehrt zur Einhaltung der vereinbarten Netzqualität sowie zur Leistung eines bestimmten Ersatzinvestitionsvolumens, eines Eigenbetrages für Bestandsnetzinvestitionen und eines bestimmten Instandhaltungsbeitrages verpflichtet. Im von den EIU jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) haben diese nachzuweisen, dass die Jahresziele für die sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen und die Verpflichtungen zum Nachweis des Mindestersatzinvestitionsvolumens und zum Mindestinstand-

haltungsvolumen sowie zur Eigenfinanzierung von Bestandsnetzinvestitionen vollständig erfüllt wurden.

Im Gegenzug erhalten die EIU Planungs- und Investitionssicherheit über einen längerfristigen Zeitraum durch die fünfjährige Laufzeit der LuFV und können selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Die Steuerungsmöglichkeiten des Bundes sind begrenzt auf die Einhaltung der vereinbarten Ziele für das Gesamtnetz.

Auf der Website des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) (www.eba.bund.de > Fachthemen > LuFV) sind Informationen zur LuFV und zum IZB sowie eine erste Visualisierungsversion zu den Qualitätskennzahlen „Theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Zustandskategorien Brücken und Tunnel“ abrufbar.

B.2.4 Nahverkehr

Für Investitionen in reine Nahverkehrsmaßnahmen stellte der Bund in den Jahren 1995 bis 2008 auf der Grundlage des § 8 Absatz 2 BSWAG einen Betrag von 2,8 Mrd. Euro zur Verbesserung des Nahverkehrs zur Verfügung. Für die Jahre 2009 bis 2013 steht ein Betrag von 973 Mio. Euro bereit.

Die mit den reinen Nahverkehrsmitteln finanzierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dienen der Verbesserung und dem Ausbau innerhalb des Bestandsnetzes. Dies spiegelt sich auch in den Regelungen für Maßnahmen nach § 8 Absatz 2 BSWAG wider, auf deren Basis die Mittel für den SPNV im Rahmen der Bundesfinanzierung der Bestandsnetzinvestitionen zur Verfügung gestellt werden. Zudem kommen insbesondere die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz, aber auch Investitionen in Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans in erheblichem Umfang dem Nahverkehr zugute. Damit wird die in § 8 Absatz 2 BSWAG festgelegte Quote von 20 Prozent nach Berechnung des EBA übererfüllt.

Die im Januar 2009 abgeschlossene LuFV, namentlich die für den SPNV maßgebliche Anlage 8.7, führt die Regelungen aus der bisherigen Sammelfinanzierungsvereinbarung (SV) Nr. 5 weitestgehend fort und garantiert insofern die Kontinuität im Investitionsgeschehen auch im Bereich des SPNV. So werden weiterhin die gleichen Mittel ausschließlich für Nahverkehrsmaßnahmen den Ländern zur Verfügung stehen, damit sie mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes abstimmen können, welche Maßnahmen realisiert werden sollen. Die EIU sind gehalten, diese Maßnahmen zügig zu realisieren und in den „Ländergesprächen“ hierüber zu unterrichten.

Die bisherige Regelung galt bis Ende 2008 für die Ausreichung von zinslosen Darlehen. Die ab 2009 in der LuFV ermöglichte ausschließliche Ausreichung von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen stellt eine erhebliche Verbesserung dar. Sie erhöht bei den EIU nochmals den Anreiz zur Realisierung der Maßnahmen mit der Möglichkeit, einen attraktiveren Betrieb zu gewährleisten.

B.2.5 Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr

Für Investitionen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehr stellt der Bund in den Jahren 2008 bis 2013 zusätzliche Bundesmittel zur Verfügung. Das Gesamtvolumen der insgesamt 24 Maßnahmen beträgt 305 Mio. Euro, von denen der Bund für die Jahre 2008 bis 2013 einen Betrag in Höhe von 255 Mio. Euro bereitstellt. Die EIU bringen den verbleibenden Betrag in Höhe von 50 Mio. Euro in das Sofortprogramm ein und weisen dies jährlich und insgesamt zum Abschluss des Programms nach. Die Finanzierungsvereinbarung wurde am 18. Juli 2008 abgeschlossen.

B.2.6 Benutzung der Eisenbahnen durch Menschen mit Nutzungsschwierigkeiten

Gemäß § 2 Absatz 3 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Dies soll sicherstellen, dass für den genannten Personenkreis Erschwernisse unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und der örtlichen Verhältnisse abgebaut werden.

Die DB AG hat nach Anhörung der Behindertenverbände ein solches Programm erarbeitet. Einzelheiten sind im Internet unter http://www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/barrierefreies_reisen_handicap.shtml über den Link „Startseite der DB AG > Services > Vor der Reise > Barrierefreies Reisen“ verfügbar.

Darüber hinaus werden beim Ausbau der Bundesschienenwege folgende Kriterien angewandt:

- Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Anlagen sind bauliche Maßnahmen für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten zu realisieren.
- Bei besonderem Bedarf (z. B. Anbindung eines Altersheimes, Behindertenwohnheimes) muss – auch unabhängig von der Zahl der Reisenden – darauf geachtet werden, dass eine barrierefreie Umgestaltung im Einzelfall möglich ist.

B.2.7 Vorhaben im internationalen Zusammenhang

Vorhaben im internationalen Zusammenhang werden im Bedarfsplan Schiene in jeder Kategorie realisiert und geplant. Soweit sie als Internationale Projekte aufgeführt werden, erfordern sie eine Vereinbarung mit den betroffenen Nachbarländern sowie einen Nachweis der Wirtschaftlichkeit, damit sie der Kategorie Vordringlicher Bedarf zugeordnet werden können. So kamen die Verkehrsminister Deutschlands und Frankreichs überein, die deutschen und französischen Hochgeschwindigkeits-

netze über Saarbrücken und Straßburg miteinander zu verbinden. Die deutsch-niederländische Vereinbarung über die Verbesserung des bilateralen Schienenverkehrs vom 31. August 1992 hat die so genannte Betuwe-Linie Rotterdam–Zevenaar und ihre Fortsetzung auf deutscher Seite sowie die Errichtung einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam–Utrecht–Arnheim–Emmerich–Oberhausen–Köln–Frankfurt am Main zum Gegenstand.

Mit der Tschechischen Republik wurden zwei Vereinbarungen unterzeichnet mit dem Ziel, die Voraussetzungen für einen modernen durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen Nürnberg–Prag und (Berlin–) Dresden–Prag–Wien (Trilaterale Vereinbarung, an der auch Österreich beteiligt ist) zu schaffen und insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zu unterstützen.

Mit der Schweiz wurde am 6. September 1996 vereinbart, die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz auf den Hauptzulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) zu schaffen.

Ebenso ist am 22. November 1999 mit Österreich eine Vereinbarung zu den Strecken im Donaukorridor Passau/Salzburg unterzeichnet worden.

Mit Polen wurde am 30. April 2003 ein Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen Berlin–Warschau und Dresden–Breslau geschlossen.

Auch bei Internationalen Projekten ist für die Realisierung eine positive volkswirtschaftliche Bewertung erforderlich. Dieser Nachweis wird unter Berücksichtigung der Ausbaumaßnahmen im jeweiligen Nachbarland geführt.

Der Staatsvertrag zur Festen Fehmarnbeltquerung wurde am 3. September 2008 zwischen Deutschland und Dänemark unterzeichnet. Das dänische Parlament (Folketing) hat am 26. März 2009 das Planungsgesetz zum Staatsvertrag verabschiedet und damit den Staatsvertrag angenommen. Der Deutsche Bundestag hat das Gesetz zum Staatsvertrag am 18. Juni 2009 verabschiedet, der Bundesrat hat am 10. Juli 2009 zugestimmt. Das Gesetz ist am 23. Juli 2009 im Bundesgesetzblatt verkündet worden. Weitere Einzelheiten sind unter http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Europaeische Verkehrspolitik/Fehmarnbeltquerung/fehmarnbeltquerung_node.html im Internetauftritt des BMVBS verfügbar.

Bei den einzelnen Internationalen Projekten wurde damit der folgende Stand erreicht:

Tabelle 4

Stand Internationale Projekte – Schiene

lfd. Nr.	Vorhaben	Internationale Vereinbarung	Volkswirtschaftliche Bewertung
1	ABS Hamburg–Öresundregion	vorhanden	vorhanden
2	ABS Berlin–Angermünde–BGr DE/PL (–Stettin [Szczecin])	in Vorbereitung	vorhanden
3	ABS Berlin–Pasewalk–Stralsund (–Skandinavien) (2. Baustufe)[1]	offen	offen
4	ABS Berlin–Rostock (–Skandinavien) (2. Baustufe)[2]	offen	offen
5	ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze DE/AT	in Vorbereitung	vorhanden
6	ABS Nürnberg–Passau–BGr DE/AT	vorhanden	offen
7	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Grenze D/A (2. Baustufe)	vorhanden	vorhanden
8	ABS/NBS (Roermond–) BGr DE/NL–Mönchengladbach–Rheydt („Eiserner Rhein“)	offen	vorhanden
9	ABS BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (2. Baustufe)	vorhanden	vorhanden
10	ABS München–Mühldorf–Freilassing–BGr DE/AT einschließlich Abzweig Tüßling-Burghausen (3. Baustufe)	vorhanden	vorhanden[3]
11	ABS (Berlin–) Ducherow–Swinemünde (Swinoujscie)–Ahlbeck Grenze (Usedom)	offen	offen

[1] Anlage 1 zu § 1 BSWAG, Fußnote 8: „1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen“.
[2] Anlage 1 zu § 1 BSWAG, Fußnote 8: „1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen“.
[3] Das Vorhaben lfd. Nr. 10 wurde im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung vom 11. November 2010 bewertet; für die optimierte Planung ist die Volkswirtschaftliche Bewertung gegeben.

B.2.8 Förderung des Verkehrsträgers Schiene durch die Europäische Union

Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze (TEN-Mittel)

Circa 80 bis 85 Prozent der im Zeitraum 2007 bis 2013 zur Verfügung stehenden Mittel für Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen der TEN in Höhe von rund 8 Mrd. Euro entfallen auf das Mehrjahresprogramm.

Für Deutschland sind im MAP für die Periode 2007 bis 2013 für Schienenwege rund 540 Mio. Euro vorgesehen. Die Umsetzung in finanzielle Einzelentscheidungen für folgende Projekte erfolgte im Laufe des Jahres 2008:

Im Rahmen der Jahresprogramme 2008 und 2009 wird

– die Vorplanung der Elektrifizierung der Abschnitte Markt Schwaben–Burghausen und Tüßling–Freilassing mit einem Zuschuss in Höhe von 8,04 Mio. Euro,

– die Beseitigung der Bahnübergänge auf der Strecke 2270 der ABS Emmerich–Oberhausen als Studie mit einem Zuschusses in Höhe von rund 5,09 Mio. Euro und

– zwei Brücken der VDE 8.1 Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt in Höhe von 3,94 Mio. Euro

gefördert.

Im Rahmen des Jahresprogramms 2010 wurde keine zusätzliche Bewilligung für ein Schienenprojekt erteilt.

EFRE Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007 bis 2013

Für den Schienenbereich stehen in diesem Programm 1,099 Mrd. Euro, davon aus dem EFRE 714 Mio. Euro zur Verfügung. Die 22 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet 10 Schienenprojekte. Davon sind derzeit 9 Projekte zur Beantragung vorgesehen und ein Projekt wird als Alternativ- bzw. Reserveprojekt vorgehalten. Bis zum 31. Dezember 2010 wurden für 8 der 9 derzeit zur Beantragung vorgesehenen Schienenprojekte der indikative Liste die Vorbereitungen für die Erarbeitung der Großprojektanträge an die EU-Kommission ausgelöst.

Bis zum 31. Dezember 2010 wurden von der EU-Kommission für zwei Großprojekte folgende EFRE-Mittel genehmigt:

– Neubau VDE 8.1 Ebensfeld–Erfurt; Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen 239, 3 Mio. Euro,

– VDE 8.2 Neubaustrecke (NBS) Erfurt–Leipzig/Halle (Saale); Projektabschnitte Finnetunnel und Feste Fahrbahn im Streckenabschnitt Sachsen-Anhalt 49,8 Mio. Euro.

Tabelle 5

TEN-Fördermittel für Schienenprojekte des Mehrjahresprogramms

Strecke	Fördersumme (Mio. €)
Erfurt–Halle/Gröbers	57,0
Aachen–BGr DE/BE	14,78
Saarbrücken–Ludwigshafen	10,0
Studien und Bau Stuttgart–Wendlingen	114,47
Studien und Bau Wendlingen–Ulm	101,45
Studien und Bau Kehl–Appenweier	26,95
Freilassing–BGr DE/AT	8,54
Studien zu Frankfurt–Mannheim	35,45
Studien und Bau Duisburg–Emmerich	63,33
Karlsruhe–Basel	94,5
Studien zur Hinterlandanbindung Fehmarnbelt	12,7

B.3 Gesamtbauleistung bis zum 31. Dezember 2010

Die Gesamtinvestitionen der entsprechend dem geltenden Bedarfsplan aufgelisteten Vorhaben setzen sich aus den dynamisierten Bau-, Grunderwerbs- und Planungskosten (Nominalwerte) sowie den für diesen Zweck getätigten Ausgaben zusammen. Sie beinhalten sowohl die Bundesmittel als auch die Eigenmittel der DB AG sowie die Finanzierungsbeiträge Dritter und werden soweit vorliegend auf Grundlage der jährlich durch Vorstand und Aufsichtsrat genehmigten Unternehmensplanung (im folgenden „Gelbbücher“ genannt) der EIU (DB Netz AG, DB Station & Service, DB Energie) eingestellt. Für die Gesamtzusammenstellung ist die DB Netz AG verantwortlich.

Die Gesamtinvestitionen des jeweiligen Berichtsjahres für die im Bau befindlichen Vorhaben ergeben sich aus

– Ausgaben bis 1993,

– Ausgaben 1994 bis zum Abschluss des dem Berichtsjahr vorangegangenen Jahres = gezahlte Werte,

– Ausgaben Berichtsjahr = gezahlte Werte,

– noch anfallende Ausgaben bis Vorhabensabschluss = gebuchte Werte (Nominalwerte = Planzahlen aus Gelbbüchern).

Bei laufenden Vorhaben, bei denen alle Baustufen in den Gelbbüchern enthalten sind, werden die Gesamtinvestitionen nach Angabe der DB Netz AG zugrunde gelegt.

Bei laufenden Vorhaben, bei denen noch nicht alle Baustufen in den Gelbbüchern enthalten sind, werden die aktualisierten Gesamtinvestitionen auch aus der Bedarfsplanüberprüfung 2010 hergeleitet.

Für neue Vorhaben, die nicht in der Mittelfristplanung der EIU enthalten sind, werden für die Gesamtinvestitionen die aktualisierten Investitionskosten der Bedarfsplanüberprüfung 2010 übernommen. Sofern bereits Ausgaben angefallen sind, werden diese analog den laufenden Vorhaben ausgewiesen.

Tabelle 6

Gesamtbauleistungen Schiene – laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2009[2]	Ausgaben 2010[2]	Summe Ausgaben[2]	Investitionen nach 2010	Status[3]
		Mio. Euro						
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro	14.760	2.487,32	12.201,22	**17,42**	14.705,96	54,04	T/I
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund[4, 9]	861	47,60	530,51	**1,43**	579,54	281,46	T
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	2.678	491,31	2.181,14	**2,72**	2.675,17	2,83	I
4	ABS Stelle–Lüneburg	280	0,00	9,97	**43,61**	53,58	226,42	B
5	ABS Berlin–Dresden[4, 5]	802	4,47	148,44	**32,62**	185,53	616,47	T
6	ABS Hannover–Lehrte	343	0,00	337,88	**4,54**	342,42	0,58	I
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	137	0,00	5,35	**26,26**	31,61	105,39	B
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	467	138,51	328,11	**0,01**	466,63	0,37	I
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	5.201	114,66	1.110,37	**429,36**	1.654,39	3.546,61	B

noch Tabelle 6

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2009[2]	Ausgaben 2010[2]	Summe Aus-gaben[2]	Investitio-nen nach 2010	Status[3]
		Mio. Euro						
10	ABS/NBS Erfurt–Leipzig/Halle	2.738	65,35	1.251,73	**334,75**	1.651,83	1.086,17	T
11	ABS Leipzig–Dresden[4]	1.451	24,98	838,49	**78,88**	942,35	508,65	T
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Chemnitz	402	0,00	287,11	**19,38**	306,49	95,51	T
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	1.706	10,23	1.015,41	**42,30**	1.067,94	638,06	T
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/PL (–Warschau)	571	0,00	345,56	**18,23**	363,79	207,21	T
15	ABS Köln–Aachen, inkl. S 13	952	20,17	809,77	**9,11**	839,05	112,95	T
16	ABS/NBS Hanau–Nantenbach	373	0,00	15,41	**1,68**	17,09	344,91	P
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken (POS-Nord)	573	6,64	330,84	**26,61**	364,09	208,91	T
17	ABS Kehl–Appenweier (POS-Süd)	135	0,00	40,30	**12,23**	52,53	82,47	T
18	ABS Mainz–Mannheim	232	8,30	178,79	**4,35**	191,44	40,56	T
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main	343	191,80	42,31	**9,12**	243,23	99,77	T
20	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg[7]	3.922	83,86	356,59	**33,73**	474,18	3.447,82	T
21	ABS Augsburg–München[5]	744	1,95	561,71	**60,25**	623,91	120,09	T
22	ABS München–Mühldorf–Freilassing[4, 5, 9]	1.386	12,20	49,94	**24,79**	86,93	1.299,07	T
23	ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München [6]	3.592	0,00	3.328,78	**23,63**	3.352,41	239,59	T
24	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)[8]	180	0,00	0,85	**0,66**	1,51	178,49	P

noch Tabelle 6

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2009[2]	Ausgaben 2010[2]	Summe Aus-gaben[2]	Investitio-nen nach 2010	Status[3]
		Mio. Euro						
25	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel[4, 5]	5.743	468,29	1.420,08	**56,08**	1.944,45	3.798,55	T
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)							
	a) Kombinierter Verkehr	610	325,24	280,04	**0,08**	605,36	4,64	I
	b) Rangierbahnhöfe	205	0,00	186,05	**4,24**	190,29	14,71	T
27	Ausbau von Knoten							
	a) Ausbau von Knoten, (1. Stufe): Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg	1.999	5,57	702,28	**67,03**	774,88	1.224,12	T
	b) Knoten Berlin inkl. Flughafenanbindung	6.475	213,28	4.748,67	**166,64**	5.128,59	1.346,41	T
	Teilsumme 1	**59.861**	**4.721,73**	**33.643,70**	**1.551,74**	**39.917,17**	**19.943,83**	

1 Angaben DB Netz AG; Stand April 2011.
2 Die für die Jahre 2009 und 2010 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.
3 P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;
T (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.
4 Realisierung des Vorhabens erfolgt in Teilbaustufen.
5 Gesamtinvestitionen einschließlich weiterer Baustufen.
6 Höchstbetrag Bundesmittelanteil 1 978 Mio. Euro.
7 Die hierin enthaltenen Finanzierungsvereinbarungen „Stuttgart 21“ und „NBS Wendlingen–Ulm“ wurden am 2. April 2009 schlussgezeichnet. Bei Stuttgart 21 wird der hierin enthaltene Festbetrag des Bundes in Höhe von 563,8 Mio. Euro für die Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart dargestellt. Die Gesamtinvestitionen der Finanzierungsvereinbarung „NBS Wendlingen–Ulm“ betragen lt. Finanzierungsvereinbarung 2 025 Mio. Euro; unter Berücksichtigung allgemeiner Preissteigerung seit 2004 und Mehrkosten für Tunnelbau und andere Gewerke sind nunmehr – vorbehaltlich einer Kostenfortschreibung durch die DB Netz AG – 2 890 Mio. Euro zu veranschlagen. Hierin ist ein Baukostenzuschuss des Landes Baden-Württemberg in Höhe von 950 Mio. Euro enthalten. Weiterhin enthalten die Gesamtinvestitionen des Vorhabens 19 Mio. Euro für den Ausbau der Donaubrücke sowie 198 Mio. Euro für den Ausbau „Neu-Ulm 21“ und 251 Mio. Euro für den Ausbau der ABS Ulm-Augsburg.
8 Gesamtinvestition: Höhe der Gesamtinvestition (nach Kenntnisstand BMVBS, Dezember 2011).
9 Nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung vom 11. November 2010 wurden die Gesamtinvestitionen seitens BMVBS dem optimierten Maßnahmenumfang angepasst. Diese Darstellung der Höhe der Gesamtinvestitionen erfolgt vorbehaltlich einer Kostenfortschreibung durch die DB Netz AG.

Tabelle 7

Gesamtbauleistungen Schiene – Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2009[2]	Ausgaben 2010[2]	Summe Aus-gaben[2]	Investitio-nen nach 2010	Status[3]
		Mio. Euro						
1	ABS Hamburg–Lübeck	218	0,00	194,56	**14,53**	209,09	8,91	I
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe[6]	304	0,00	0,00	**0,00**	0,00	304,00	P
3	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven[7]	582	0,34	10,75	**19,85**	30,94	551,06	T/P
3	ABS Langwedel–Uelzen[6, 7]	227	0,00	0,00	**0,00**	0,00	227,00	P
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover[7]	1.496	0,00	3,45	**0,00**	3,45	1.492,55	P
5	ABS Rotenburg–Minden[7]	357	0,00	0,03	**0,00**	0,03	356,97	P
6	ABS Uelzen–Stendal[7]	272	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
7	ABS Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze[6, 7]	1.040	0,00	0,40	**0,00**	0,40	1.039,60	P
8	ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)[7)]	293	0,00	0,00	**0,00**	0,00	293,00	P
9	ABS (Amsterdam–) BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)[4, 7]	1.711	0,52	99,02	**19,84**	119,38	1.591,62	B
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)[6, 7]	50	0,00	0,00	**0,00**	0,00	50,00	P
11	ABS Hoyerswerda–Horka–BGr DE/PL[7]	406	0,00	17,14	**2,75**	19,89	386,11	P
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt[7]	3.144	0,54	0,36	**0,00**	0,90	3.143,10	P
13	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar[7]	2.183	0,00	29,78	**3,53**	33,31	2.149,69	P
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	B

noch Tabelle 7

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2009[2]	Ausgaben 2010[2]	Summe Aus-gaben[2]	Investitio-nen nach 2010	Status[3]
		Mio. Euro						
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/BGr DE/CZ (–Prag)	467	0,00	3,26	**13,72**	16,98	450,02	B
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz[7]	19	0,00	0,40	**0,07**	0,47	18,53	P
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe)[5)]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
19	ABS (Venlo–) BGr DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen[6, 7]	140	0,00	0,00	**0,00**	0,00	140,00	P
20	ABS Düsseldorf–Duisburg[7]	2.000	0,00	9,09	**2,59**	11,68	1.988,32	P
21	ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe)[5]	0	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	P
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)[7]	377	0,00	0,00	**0,00**	0,00	377,00	P
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg[7, 8]	184	0,00	0,00	**0,00**	0,00	184,00	P
24	ABS Berlin–Görlitz[7, 8]	242	0,00	2,90	**59,43**	62,33	179,67	P
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)[6]	75	0,00	12,44	**0,00**	12,44	62,56	P
26	ABS Stuttgart–Singen–BGr DE/CH	162	0,00	0,00	**0,00**	0,00	162,00	P
27	ABS München–Lindau–BGr DE/AT	210	0,00	0,03	**1,38**	1,41	208,59	P
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/Main-Stadion, Mannheim, München, Hamburg, Bremen	2.011	0,00	65,24	**7,60**	72,84	1.938,16	B/P
29	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)	422	0,00	62,17	**28,36**	90,53	331,47	P/B/T

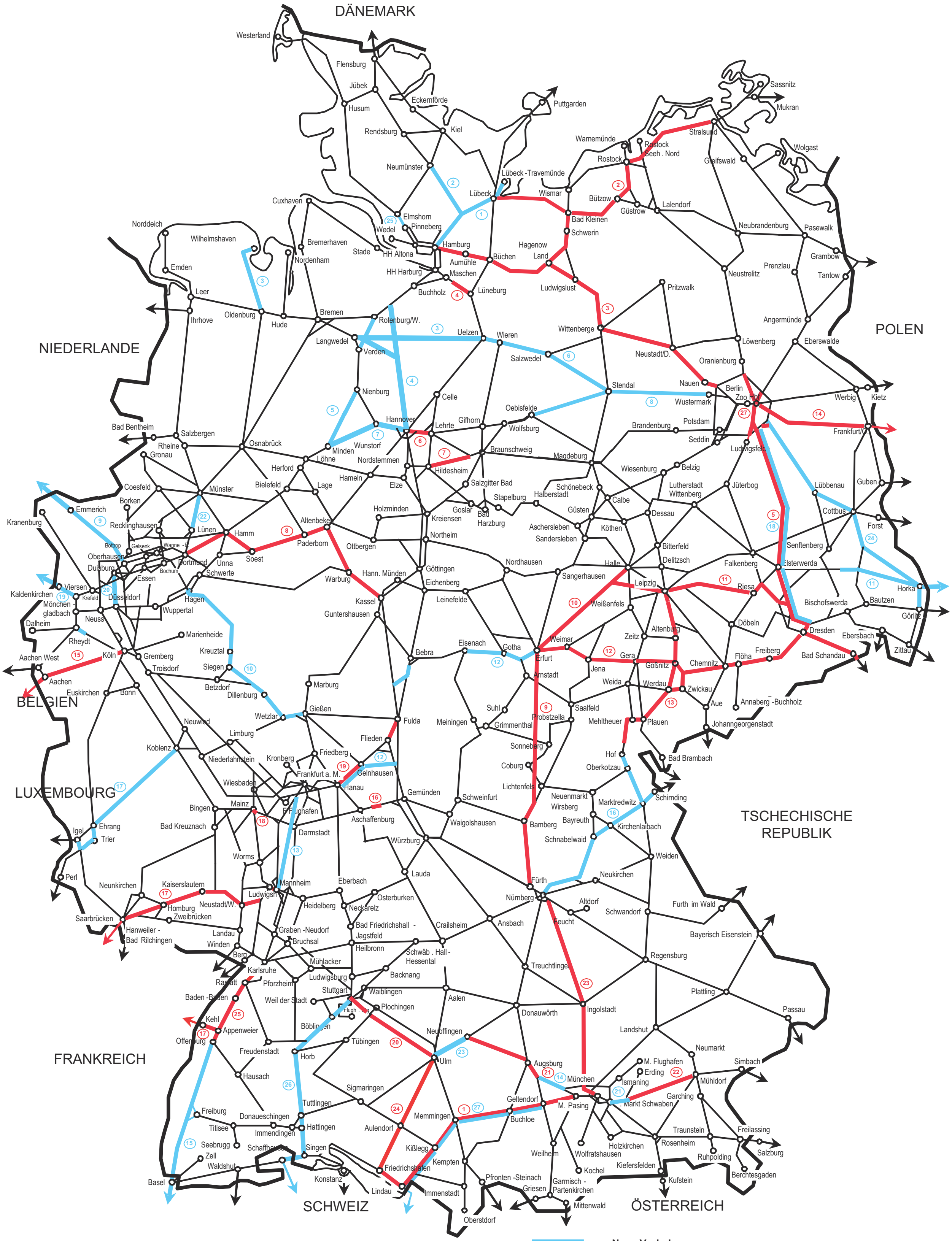
noch Tabelle 7

Nr.	Maßnahme	Gesamt-investitionen[1]	Ausgaben bis 31.12.1993	Ausgaben 1994–2009[2]	Ausgaben 2010[2]	Summe Aus-gaben[2]	Investitio-nen nach 2010	Status[3]
		Mio. Euro						
	a) KLV: Neubau: Lehrte, Nürnberg. Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg							
	b) Rbf'e: Halle, Oberhausen							
30	SPNV	•	•	•	•	•		P
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen	817•	0,00	0,00	**3,52•**	3,52•	813,48	P
	Teilsumme II	19.409	1,40	511,02	**177,17**	689,59	18.719,41	
	Teilsumme I	59.861	4.721,73	33.643,70	**1.551,74**	39.917,17	19.943,83	
	Gesamtsumme	**79.270**	**4.723,13**	**34.154,72**	**1.728,91**	**40.606,76**	**38.663,24**	

1 Angaben DB Netz AG; Stand April 2011.
2 Die für die Jahre 2009 und 2010 ausgewiesenen Ausgaben unterliegen noch haushaltsrechtlichen Prüfungen und sind daher vorläufig.
3 P (Planung) = Stand des Projektes vor Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung;
B (Bau) = Finanzierungsvereinbarung liegt vor; mit dem Bau ist begonnen worden;
T (Teilinbetriebnahmen) = Bauarbeiten sind noch im Gange, Teilabschnitte sind bereits in Betrieb;
I (Inbetriebnahme) = Gesamtinbetriebnahme ist erfolgt.
4 Das Land NW beteiligt sich finanziell am Ausbau.
5 Gesamtinvestitionen im jeweiligen laufenden und fest disponierten Vorhaben enthalten.
6 Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben kann wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden.
7 Höhe Gesamtinvestitionen nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung;
Kostenstand: 2009 bzw. aus Bewertung im Vorlauf zur Bedarfsplanüberprüfung.
8 „NV 23“ Ausgabe im Jahr 2009 Umbuchung (-2,0 Mio. Euro) nach NV 24 (+2,0 Mio. Euro) nach Angabe der DB Netz AG.

Abbildung 2

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene



Laufende und fest disponierte Vorhaben

Neue Vorhaben

Quelle: BMVBW, Referat A 21, 2004

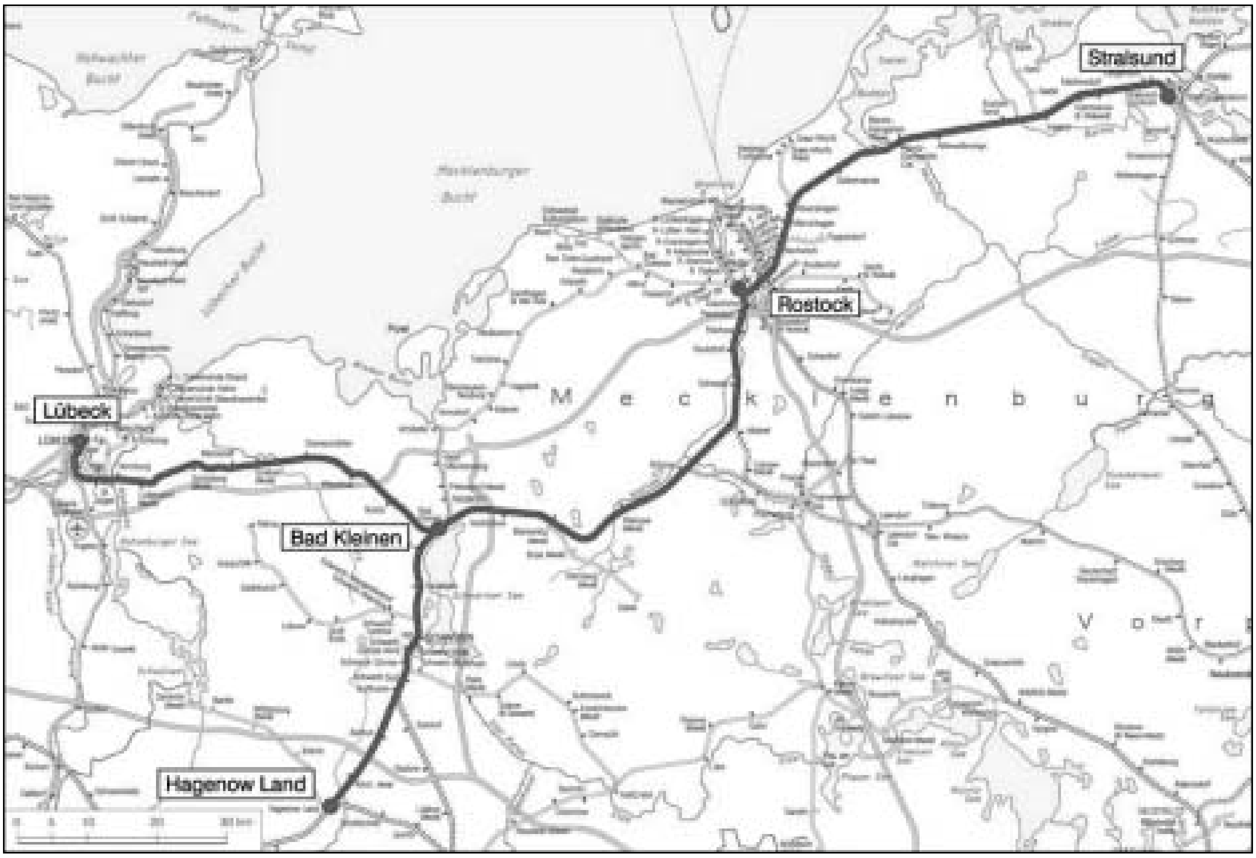
B.4 Laufende und fest disponierte Vorhaben

Tabelle 8

Vordringlicher Bedarf Schiene –Laufende und fest disponierte Vorhaben

Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro	Hierzu gehören diejenigen Maßnahmen, die in der Übersicht nachfolgend nicht mehr im Einzelnen aufgeführt sind. Die überwiegende Zahl dieser Maßnahmen hat einen hohen Fertigstellungsstand; i. d. R. sind lediglich noch Restarbeiten abzuwickeln.
2	ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund	VDE 1
3	ABS Hamburg–Büchen–Berlin	VDE 2
4	ABS Stelle–Lüneburg	
5	ABS Berlin–Dresden (1. Baustufe)	
6	ABS Hannover–Lehrte	
7	ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)	
8	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	
9	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt	VDE 8.1
10	NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle	VDE 8.2
11	ABS Leipzig–Dresden	VDE 9
12	ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (1. Baustufe)	
13	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	
14	ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–BGr DE/PL	
15	ABS Köln–Aachen	
16	ABS/NBS Hanau–Nantenbach	
17	ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier	
18	ABS Mainz–Mannheim	
19	ABS Fulda–Frankfurt am Main	
20	ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg	
21	ABS Augsburg–München (1. Baustufe)	
22	ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. Baustufe)	
23	NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München	
24	ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)	
25	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. Baustufe)	
26	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe (1. Stufe)	
27	Ausbau von Knoten (1. Stufe): Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg	

B 4.1 Projekt Nr. 2 – ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund (VDE Nr. 1)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Ausbau der nördlichen Ost-West-Schienen-Achse mit Anbindung der Landeshauptstadt Schwerin und der Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund an das Schienennetz der alten Bundesländer,
– das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 hat erhebliche Bedeutung für die verkehrliche Erschließung des gesamten Küstenbereiches in Mecklenburg-Vorpommern sowie für den Großraum Schwerin. International ist das Projekt für den Verkehr mit Skandinavien und den osteuropäischen Staaten von Bedeutung.

Geplante Maßnahmen:

– Anhebung der Geschwindigkeit weitgehend auf 160 km/h, in Teilabschnitten auf 120 km/h,
– Qualitativer und kapazitiver Ausbau der vorhandenen Strecke, insbesondere durch die Verbesserung des Erdkörpers, Erneuerung des Oberbaus und Modernisierung der Sicherungstechnik,
– Zweigleisiger Ausbau Hagenow Land–Holthusen.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für die Maßnahmen „Zweigleisiger Ausbau Rostock (Abzweig Riekdahl)–Ribnitz-Damgarten West und Velgast–Stralsund“ dieses Projektes ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden; sie werden derzeit nicht weiter verfolgt.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 250 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
  (in Teilabschnitten 120 km/h),
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 170 Min.,
  – nach Bauende: 124 Min.,
– Gesamtkosten: 861 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Lübeck–Bad Kleinen (a)						
1	Lübeck–Schönberg (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 2001	vor 2001	12.2001
	Schönberg(e)–Grieben	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Grieben (Börzow)–Grevesmühlen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	31.07.2004	15.03.2006	12.2006
	Bf Grevesmühlen	abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	Grevesmühlen (a)–Bad Kleinen (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12.1996
Hagenow Land–Bad Kleinen (a)						
2	Hagenow Land–Schwerin (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	13.05.2001
	Bf Schwerin	abgeschlossen	28.07.1998	19.12.1996	29.11.2004	11.12.2005
	Schwerin (a)–Carlshöhe	abgeschlossen	28.07.1998	1995	26.06.1995	12.1996
	Carlshöhe–Bad Kleinen (a)[1]	offen	LuFV	offen	offen	offen
Bad Kleinen (e)–Rostock (a)						
3	Bad Kleinen (e)–Ventschow (a)	offen	offen	offen	offen	offen
	Ventschow (e)–Blankenberg (e)	abgeschlossen	28.07.1998	02.06.2003	03.11.2003	11.12.2005
	Blankenberg (a)–Warnow (a)	abgeschlossen	14.08.2006	01.12.2006	20.10.2006	03.11.2008
	Warnow (e)–Schwaan (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1992	1992	12.1999
	Schwaan (e)–Rostock (a)	offen	offen	offen	offen	offen
Rostock (a)–Stralsund (a)						
4	zweigleisiger Ausbau Rostock (a)– Ribnitz-Damgarten West (e)	Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für diese Maßnahme ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden				
	zweigleisiger Ausbau Velgast (a)– Stralsund (a)					
	Sanierung Ribnitz-Damgarten West (a)– Stralsund (a)	abgeschlossen	28.07.1998	vor 1998	1998	06.1999 (Diesel-betrieb), 09.1999 (elektrisch)

[1] Diese Teilmaßnahme wird im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen realisiert.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– Bahnübergang Tempziner Weg km 74,7,

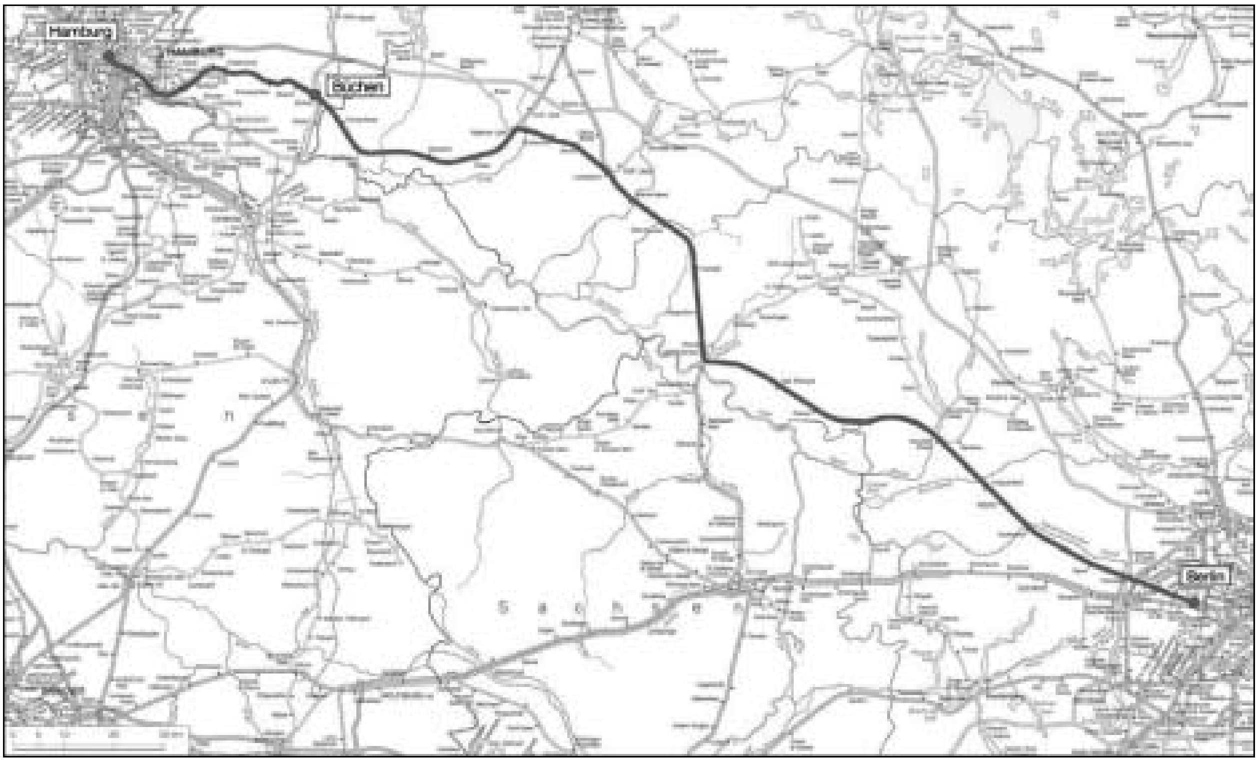
Bauaktivitäten 2010:

– Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen Börzow-Grevesmühlen, Ventschow-Blankenberg, Stralsund-Velgast, Velgast-Ribnitz,

– Restleistungen Bf Schwerin,

– Erstellung Bahnübergang Tempziner Weg km 74,7.

B.4.2 Projekt Nr. 3 – ABS Hamburg–Büchen–Berlin (VDE Nr. 2)



Verkehrliche Zielsetzung:

1. Ausbaustufe:

– Verbesserung der Anbindung Osteuropas an die Nordseehäfen und Ausbau der Verbindung von Hamburg über Ludwigslust und Nauen an den Knoten Berlin.

Durchgeführte Maßnahmen:

– Ausbau der vorhandenen Strecke auf 160 km/h,

– Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch den mehrgleisigen Ausbau im S-Bahn-Bereich Hamburg (Trennung der S- und Fernbahn zwischen Berliner Tor und Aumühle),

– Wiederherstellung des 2. Streckengleises Schwarzenbek–Ludwigslust,

– Elektrifizierung Nauen–Wittenberge und Ludwigslust–Hamburg Hbf,

– Bau Elektronischer Stellwerke.

2. Ausbaustufe:

– Nach der Entscheidung, die Magnetbahn Transrapid nicht zwischen Hamburg und Berlin zu realisieren, waren Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg–Berlin in weiten Bereichen für Höchstgeschwindigkeiten zwischen 200 km/h und 230 km/h zu ertüchtigen.

Durchgeführte Maßnahmen:

– Anpassung des Ober- und Unterbaus, des Ingenieurbaus und der Oberleitung für bis zu 230 km/h,

– Beseitigung aller Bahnübergänge,

– Einbau eines Linienzugbeeinflussungssystems (LZB),

– Sicherung von Reisenden auf Bahnsteigen bei Zugdurchfahrten.

Projektkenndaten:

1. Ausbaustufe:

- Streckenlänge: 254 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- mit überwiegend Option: 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 204 Min.,
  - nach Bauende: 127 Min.,

2. Ausbaustufe:

- Streckenlänge: 271 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 230 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 127 Min.,
  - nach Bauende: ca. 90 Min.,
- Gesamtkosten: 2 678 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	**Örtlichkeit**	**Entwurfs-planung**	**Abschluss FinVe**	**Datum PFB**	**Baubeginn**	**Inbetrieb-nahme**
Darstellung entfällt	1. Ausbaustufe	abgeschlossen	entfällt	vor 1991	1991	01.09.1998
	2. Ausbaustufe	abgeschlossen	21.10.2002	vor 2002	2002	12.12.2004

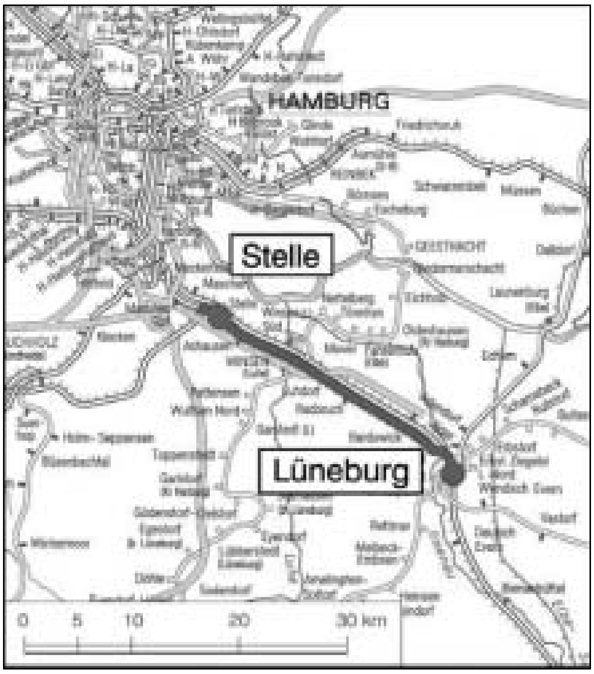
Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,
- Restleistungen.

B.4.3 Projekt Nr. 4 – ABS Stelle–Lüneburg



Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitätsverbesserung und Kapazitätssteigerung in der Relation Hamburg–Hannover durch Beseitigung des Engpasses auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt Stelle–Lüneburg mit hoher Zugbelegung und Verspätungsanfälligkeit.

Geplante Maßnahmen:

– Neubau von 2 ESTW-A in Winsen und Bardowick, Unterzentrale in Lüneburg sowie Ausrüstung der Strecke,
– Anpassung der bestehenden Spurplanstellwerke in Stelle und Lüneburg,
– Neubau von 45 km Oberleitungskettenwerk mit Auflösung von Querfeldern,
– Neubau bzw. Erweiterung von 46 Brücken und Durchlässen,
– 3-gleisiger Ausbau zwischen Stelle und Lüneburg, 4-gleisig zwischen Stelle und Ashausen; Neubau von 35 km Gleis,
– Neubau bzw. Erneuerung von Verkehrsstationen in Radbruch, Bardowick, Winsen und Ashausen,
– Ausführung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	27,3 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h,
– Gesamtkosten:	280 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Stelle	abgeschlossen	06.04.2009	31.07.2009	08.10.2009	*11.12.2011*
2	Winsen			*18.07.2011*	vsl. 2012	vsl. 2014
3	Bardowick			25.09.2009	08.2010	vsl. 2012
4	Lüneburg			19.09.2008	08.10.2009	vsl. 2012

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

PFA 1:

– Erstellung Behelfsbahnsteig im Bf. Ashausen,
– Herstellung EÜ Achterdeicher Weg für 3. und 4. Gleis,
– Erstellung neuer Widerlager SÜ K86,
– Umbau Weichentrapez W 201–204,
– Herstellung Erddamm für 3./4. Gleis begonnen,
– Arbeiten für Gründung der Lärmschutzwände begonnen,

PFA 2:

– keine,

PFA 3:

– Erstellung neuer Bahnsteig im Bf. Bardowick,
– Durchführung bauvorbereitender Maßnahmen (Baustraßen, Kabelverlegung, Rodung),

PFA 4

– Herstellung EÜ Goseburg für 3. Gleis,
– Erstellung neue SÜ Bernsteinstraße,
– Herstellung Planum für 3. Gleis inkl. Bodenaustausch,
– Herstellung Lärmschutzwände begonnen: Gründung, Setzen der Pfosten, Einbau der Wandelemente.

B.4.4 Projekt Nr. 5 – ABS Berlin–Dresden (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Angebotsqualität durch Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau Berliner Außenring–Böhla auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

1. Baustufe:

– Streckenausbau v = 160 km/h mit Option v = 200 km/h.

2. Baustufe:

– Streckenausbau v = 200 km/h,
– Signaltechnische Ausrüstung,
– Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 125 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 117 Min.,
  – nach Bauende: 69 Min.
    inklusive der Fahrzeitreduzierung durch Realisierung der Maßnahmen der ABS Leipzig–Dresden (VDE 9), Strekkenabschnitt Böhla–Dresden Hbf, mit 5 Min. sowie zusätzlich der „Dresdner Bahn“ (Bf Berlin Südkreuz–Berliner Außenring) mit 10 Min.,
– Gesamtkosten: 802 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe						
2118	Wünsdorf (a)–Neuhof (a)	abgeschlossen	01.07.2001	15.12.2006	07/2005	06/2006
2234	Bf Uckro	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2241	Uckro (a)–Walddrehna (a)	abgeschlossen	07.09.2001	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2245	Brenitz-Sonnewalde (a)–Doberlug-Kirchhain (a)	abgeschlossen	21.09.2009 (APV)	30.12.2009	30.04.2010	30.12.2010
2252	Doberlug-Kirchhain (a)–Rückersdorf-Oppelhain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2002	12.01.2003	08.12.2003
2253	Bf Rückersdorf-Oppelhain	abgeschlossen	07.09.2001	30.12.2001	12.01.2003	08.12.2003
2371–2373	Frauenhain (e)–Großen-hain (a)	abgeschlossen	07.09.2001	11.2001	18.11.2001	08.12.2002
2401	Unterwerk Neuhof	abgeschlossen	07.09.2001	10.06.2005	22.11.2005	01.09.2006
1. und 2. Baustufe						
1 (alt 2112)	Bf Rangsdorf	offen	11.12.2008	vsl. 2012	Vsl. 2012	vsl. 2014
2 (alt 2114)	Bf Zossen	in Überarbei-tung	11.12.2008**	vsl. 2014	offen	offen
3 (alt 2114)	Bf Zossen, EÜ Nottekanal	offen	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2014
2118	Neuhof (a)–Baruth (a)	in Überarbei-tung	11.12.2008*	15.12.2006	vsl. 2012	vsl. 2012
7 (alt 2122)	Bf Baruth	offen	11.12.2008	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
7 (alt 2123, 2124)	Baruth (a)–Golßen (a)	offen	11.12.2008	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
7 (alt 2231)	Bf Golßen	in Überarbei-tung	13.12.2010 (APV)	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
7 (alt 2232)	Golßen (a)–Uckro (a)	in Überarbei-tung	13.12.2010 (APV)	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
8 (alt 2242)	Bf Walddrehna	in Überarbei-tung	13.12.2010 (APV)	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
8 (alt 2243)	Walddrehna (a)–Brenitz-Sonnewalde (a)	in Überarbei-tung	13.12.2010 (APV)	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
8 (alt 2244)	Bf Brenitz-Sonnewalde	offen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
9 (alt 2354)	Rückersdorf (a)–Hohenleipisch (a)	offen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
9 (alt 2361)	Bf Hohenleipisch	offen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
9 (alt 2362)	Hohenleipisch (a)–Elsterwerda (a)	offen	11.12.2008	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
10	Kreuzungsbauwerk Elsterwerda-Biehla	offen	11.12.2008	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
11 (alt 2375)	Großenhain (a)–Strecke Ende (km 29,2)	in Überarbeitung	11.12.2008	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2014
ESTW/ ETCS	Wünsdorf(a)–Elsterwerda(a)	offen	13.12.2010 (APV)	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014
2. Baustufe						
2111	Strecke Anfang (km 20,4)–Rangsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2113	Rangsdorf (a)–Zossen (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2115, 2116	Zossen (a)–Wünsdorf (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2117	Bf Wünsdorf	offen	11.12.2008	offen	offen	offen
2251	Bf Doberlug-Kirchhain	offen	offen	offen	offen	offen
2364	Bf Elsterwerda	offen	offen	offen	offen	offen
2365	Elsterwerda (a)–Frauenhain (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2374	Bf Großenhain	offen	offen	offen	offen	offen
	davon 2 EÜen	keine	SV 3 2005	01.03.2004	01.09.2006	12.2008

* FinVe /APV bezieht sich nur auf die Planung bis Leistungsphase 4.
** FinVe bezieht sich nur auf Umbau Nordkopf; Rest offen.

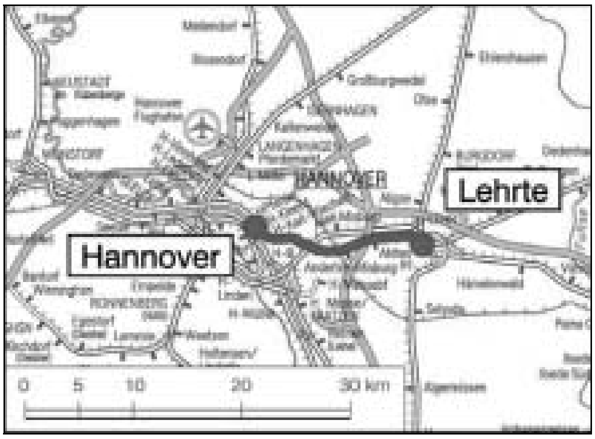
Teilinbetriebnahmen 2010:

– Abschnitt Brenitz-Sonnewalde–Doberlug-Kirchhain im Rahmen Konjunkturpaket (nur Oberbau),

Bauaktivitäten 2010:

– Streckenausbau im Abschnitt Hohenleipisch–Elsterwerda (Streckengleis in Ri Dresden),
– Streckenausbau Abschnitt Brenitz-Sonnewalde–Doberlug-Kirchhain im Rahmen Konjunkturpaket (nur Oberbau),
– ESTW-A Doberlug–Kirchhain im Rahmen Konjunkturpaket,
– Streckenausbau zur Erhaltung der Verfügbarkeit Großenhain Berl. Bf. (a)–Abzw. Böhla (a).

B.4.5 Projekt Nr. 6 – ABS Hannover–Lehrte



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung des Abschnitts Hannover–Lehrte als Teil der Verbindung Hannover–Berlin.

Geplante Maßnahmen:

– Drei-/viergleisiger Ausbau Hannover–Lehrte zur Trennung Fern- und Nahverkehr,
– Ertüchtigung der Fernverkehrsgleise für 160 km/h,
– Umbau Bf Lehrte zur Entflechtung der Verkehrsströme.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	20 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: Durchfahrung Lehrte: 120 km/h,	160 km/h,
– Fahrzeit:	
– vor Baubeginn:	10 Min.,
– nach Bauende:	9 Min.,
– Gesamtkosten:	343 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Hannover Hbf km 0–km 0,580	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
2	Han. Pferdeturm km 0,580–Han. Kleefeld km 3,620	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
3	Han. Kleefeld km 3,620–Abzw Tiergarten km 5,450	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
4	Han.-Tiergarten–Anderten-Misburg	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
5	Anderten-Misburg–Ahlten	abgeschlossen	10.11.1997	vor 1997	1997	2000
6	Durchfahrung Lehrte (Baustein West)	abgeschlossen	23.03.1999	25.08.1998	01.02.1999	06.2000
7	Durchfahrung Lehrte (Endzustand)	abgeschlossen	23.03.1999	25.08.1998	22.10.2003	12.2007

Teilinbetriebnahmen 2010:

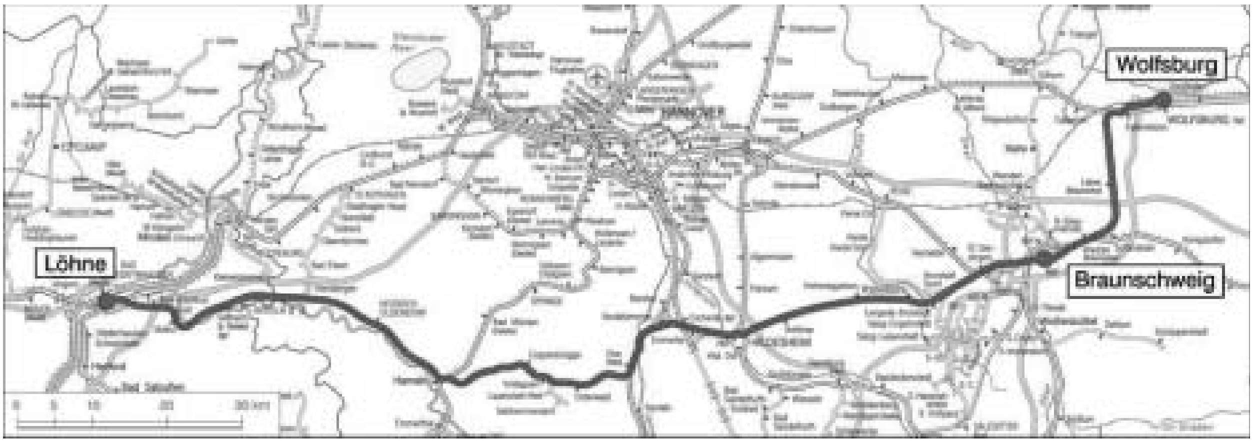
– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

Das Vorhaben ist abgeschlossen.

B.4.6 Projekt Nr. 7 – ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Kapazitive Erweiterung und qualitative Verbesserung der Achse Frankfurt/Main–Berlin im Bereich Hildesheim–Braunschweig. Das Land Niedersachsen beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

Geplante Maßnahmen (Abschnitt Hildesheim–Groß Gleidingen):

– Herstellung der Zweigleisigkeit,
– Elektrifizierung des zweiten Gleises,
– Überholungsgleise in Hoheneggelsen,
– Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: (Hildesheim–Groß Gleidingen),	34 km
– Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h,
– Fahrzeit:	
– vor Baubeginn:	23 Min.,
– nach Bauende:	21 Min.,
– Gesamtkosten:	137 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
31	km 41,190 bis km 54,150 Stadt Hildesheim u. Gemeinde Söhlde (Landkreis Hildesheim)	abgeschlossen	20.01.2009	14.11.2001	11.2009	vsl. 2012
32	km 54,150 bis km 61,970 Gemeinde Schellerten (Landkreis Hildesheim)	abgeschlossen		12.12.2001	11.2009	vsl. 2012
33	km 61,970 bis km 74,898 Gemeinden Lengede und Vechelde (Landkreis Peine)	abgeschlossen		24.02.2002	11.2009	vsl. 2012

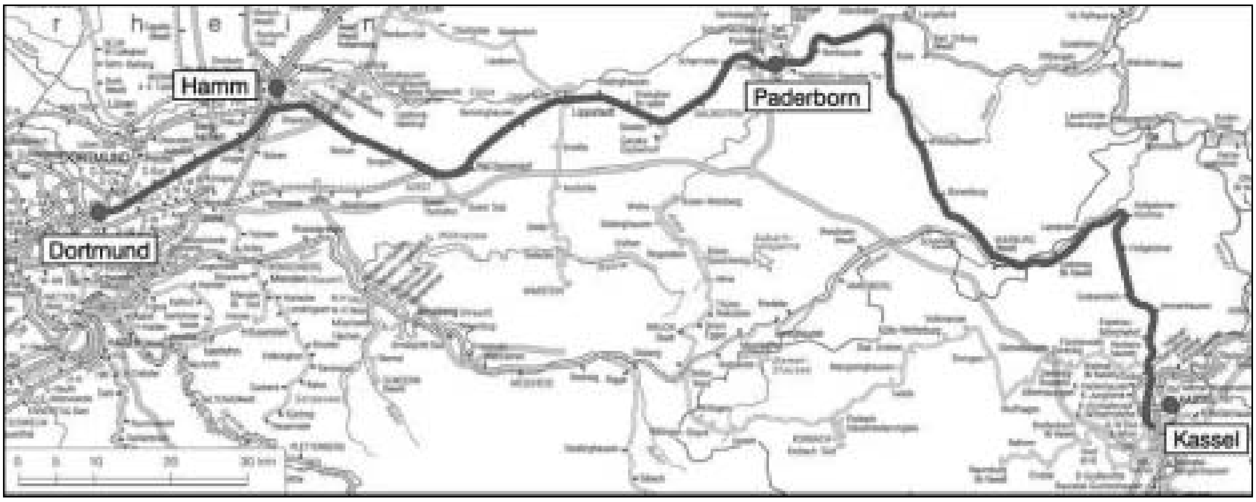
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Baufeldfreimachung, Erdarbeiten, Gleisbauarbeiten, Signaltechnische Arbeiten, Anpassung Bahnübergänge, Erstellung und Erweiterung Brückenbauwerke.

B.4.7 Projekt Nr. 8 – ABS Dortmund–Paderborn–Kassel



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Ober- und Mittelzentren Dortmund, Soest, Lippstadt, Paderborn, Warburg und Kassel,
- Verkürzung der Reisezeiten im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch Erhöhung der Geschwindigkeit auf 150 km/h bis 200 km/h.

Geplante Maßnahmen:

- Beseitigung aller Bahnübergänge im 200 km/h-Abschnitt Hamm–Paderborn,
- Bau von Linienverbesserungen,
- Umfahrung des hangrutschgefährdeten Abschnitts im Bereich Neuenheerse.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge:
  - vor Ausbau: 215 km,
  - nach Ausbau: 210 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 150–200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 140 Min.,
  - nach Bauende: 135 Min.,
- Gesamtkosten: 467 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Das Bedarfsplanvorhaben ist bis auf Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen abgeschlossen.

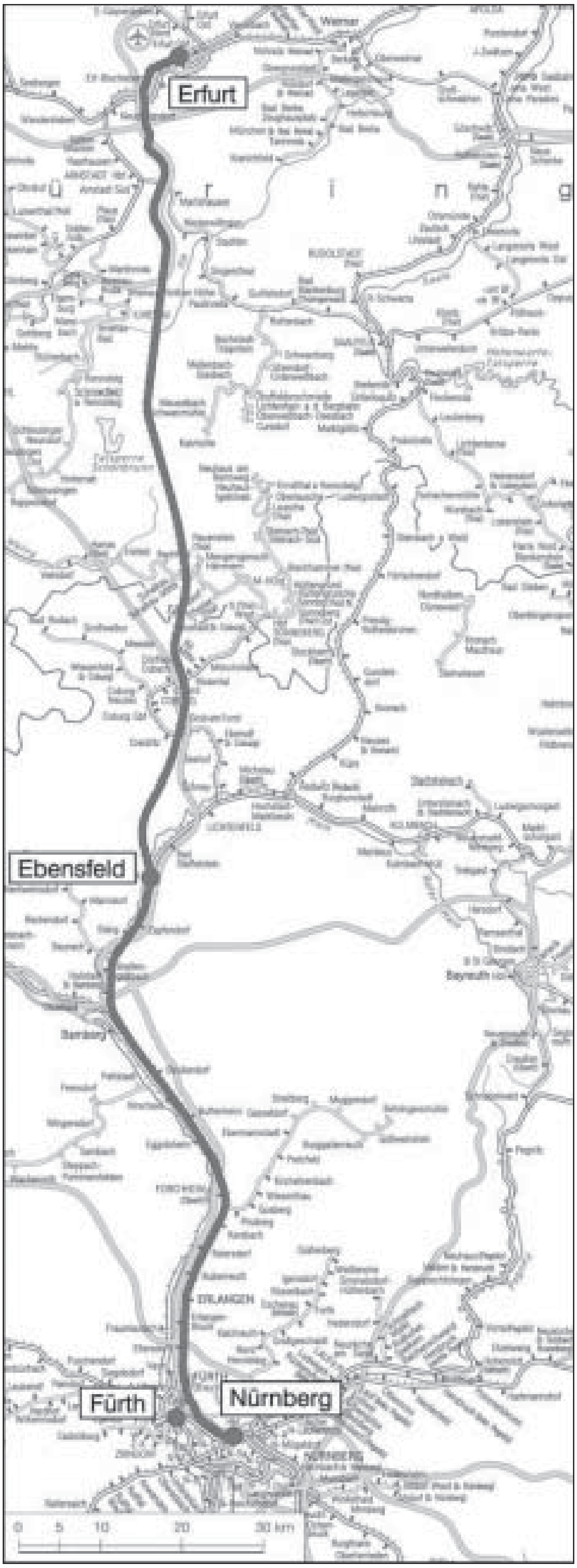
Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- keine.

B.4.8 Projekt Nr. 9 – ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE Nr. 8.1)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München,
– Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zu dem Programm „Transeuropäische Netze der EU".
– Anpassung der Verkehrs-Verbindung an die wachsende Bedeutung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

– Ergänzung der Strecke Nürnberg–Ebensfeld um zwei Gleise für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h,
– Neubau der Strecke Ebensfeld–Erfurt mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 190 km,
  – davon NBS: 107 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:
  – NBS: 300 km/h,
  – ABS: 230 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 172 Min. (über Fulda),
  – nach Bauende: 66 Min.,
– Gesamtkosten: 5 201 Mio. Euro.

Projektstand

– Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.1	BA Staffelstein (km 0,0–km 18,040)	abgeschlossen	10.11.1997	18.05.1995	18.09.2002	vsl. 2017
1.2	Coburg (km 18,040–km 34,238)	abgeschlossen		22.12.1995	10.07.2003	vsl. 2017
1.3	Anbindung Coburg (km 129,803–km 136,020)	abgeschlossen		10.06.1996	07.2007	vsl. 2017
2.11	Sonneberg (km 34,238–km 41,400)	abgeschlossen		24.05.1995	22.12.2004	vsl. 2017
2.12	Thüringer Wald (km 41,4–km 56,415)	abgeschlossen		20.01.1995	16.07.2003	vsl. 2017
2.2	Ilmenau (km 56,415–km 76,150)	abgeschlossen		20.06.1996	09.10.2002	vsl. 2017
2.3	Arnstadt (km 76,150–km 94,450)	abgeschlossen		20.10.1995	19.11.1997	vsl. 2017
2.4	Erfurt Land (km 94,450–km 102,050)	abgeschlossen		15.07.1996	26.09.1997	vsl. 2017
2.5	Erfurt Stadt (km 102,05–km 106,861)	abgeschlossen		15.04.1997	07.02.2000	vsl. 2017
2.7	BL Süd TH/BY rund 21/3 km	abgeschlossen		27.12.1995	vsl. 2014	vsl. 2017

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
11	Nürnberg Hbf (km 0,00–km 1,75)	abgeschlossen	26.09.2005	26.01.1995	01.03.2006	12.2010
14	Nürnberg–Fürth (km 1,75–km 7,75)	abgeschlossen		20.12.1996	13.05.2006	12.2010
15	Fürther Bogen (km 7,75–km 12,40)	abgeschlossen	GVFG-Zuwendungs-bescheid vom 14.12.2007*	28.06.2007	06.08.2008	vsl. 2012
16	Fürth Nord (km 12,40–km 16,40)	abgeschlossen		vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2016
17	Erlangen; Eltersdorf–Paul-Gossen-Straße (km 16,525–km 20,90)	offen	vsl. 2012	30.09.2009	vsl. 2012	vsl. 2016
17	Paul-Gossen-Straße–Erlangen (km 20,90–km 23,90)	offen	APV 2010 vom 15.12.2010	30.10.2009	09.2010 (bvM)	vsl. 2016
17	Erlangen (km 23,90–km 32,40)	offen	offen	30.10.2009	offen	offen
18	Forchheim–Eggolsheim (km 32,40–km 46,00)	offen	offen	offen	offen	offen
21	Hirschaid (km 46,00–km 56,156)	offen	offen	offen	offen	offen
22	Bamberg (km 56,156–km 62,4/km 0,00– km 2,408)	offen	offen	offen	offen	offen
23	Hallstadt (km 2,408–km 8,950)	offen	vsl. 2012	vsl. 2014	vsl. 2014	offen
24	Zapfendorf (km 8,950–km 15,100)	offen	vsl. 2012	vsl. 2014	vsl. 2014	offen
25	Ebensfeld (km 15,100–km 20,480)	offen	vsl. 2012	18.05.1995	08.11.1999 (bvM)	vsl. 2017

* GVFG Antrag datierte vom 28. November 2007.

Teilinbetriebnahmen 2010:

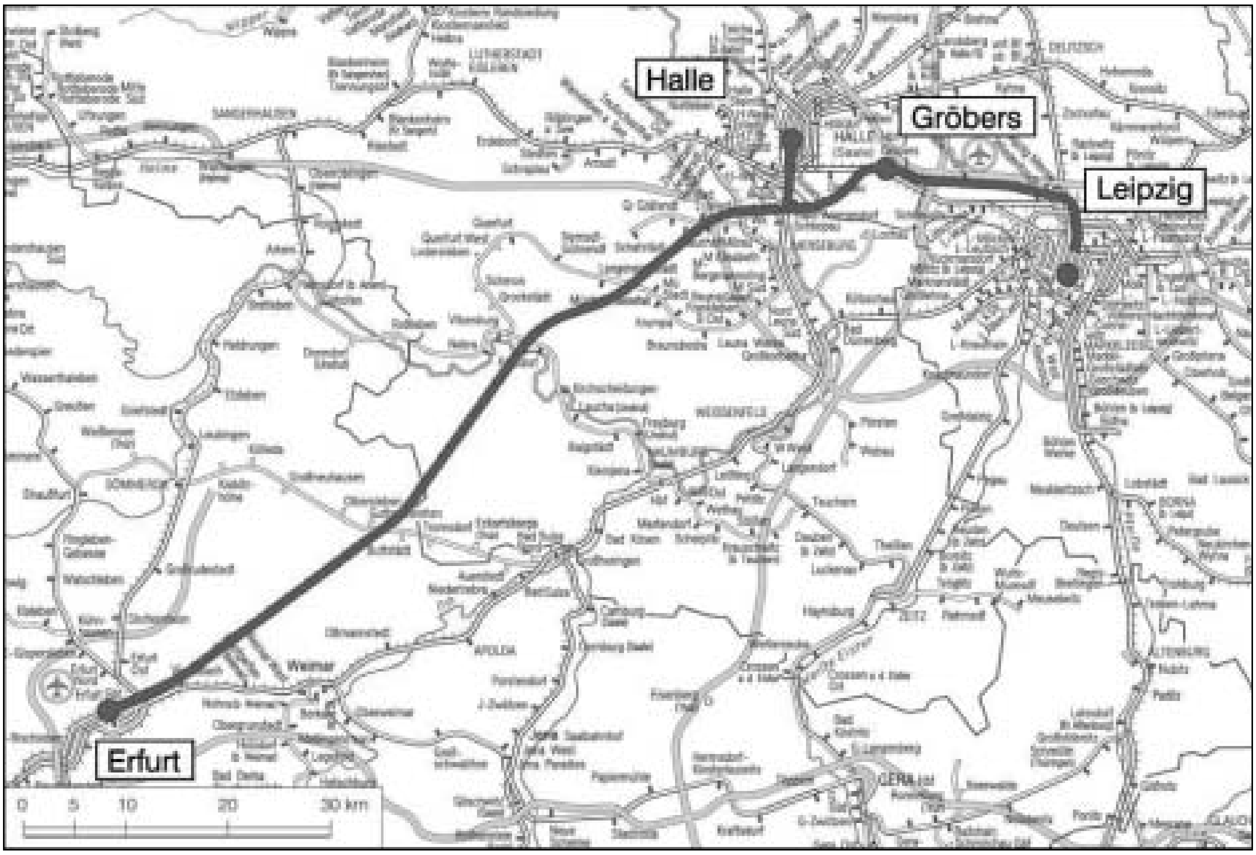
– Viergleisiger Ausbau Nürnberg–Fürth,

Bauaktivitäten 2010:

– Neubaustrecke:
  – Realisierung Tunnel Eierberge (l = 3 756 m) (PFA 1.1),
  – Realisierung Tunnel Lichtenholz (l = 931 m) (PFA 1.1),
  – Realisierung Tunnel Kulch (l = 1.331m) (PFA 1.1)
  – Realisierung Talbrücke Weißenbrunn a.F. (l = 614 m) (PFA 1.1),
  – Realisierung Eisenbahnüberführung Füllbachtalbrücke (l = 1 012 m) (PFA 1.2),
  – Realisierung Coburg Ost einschl. 2 Tunnel, 2 EÜ, 3 SÜ (PFA 1.2),
  – Realisierung Eisenbahnüberführung Füllbachbrücke (PFA 1.3),
  – Realisierung Erdbau Coburg Nord einschließlich 3 SÜ und 1 EÜ (PFA 1.2),
  – Realisierung Talbrücke Pöpelholz (l = 306 m) (PFA 1.2),

  - Realisierung Talbrücke Froschgrundsee (l = 798 m) (PFA 1.2),
  - Realisierung Talbrücke Truckental (l = 425 m) (PFA 2.11),
  - Realisierung Talbrücke Grümpental (l = 1 104 m),
  - Realisierung Tunnel Müß (l = 745 m),
  - Realisierung Tunnel Bleßberg, Los Süd (Teilstücklänge 4 000 m) (PFA 2.12),
  - Realisierung Tunnel Bleßberg, Los Nord (Teilstücklänge 4 300 m) (PFA 2.12),
  - Realisierung Talbrücke Ilmtal (l = 1 681 m) (PFA 2.2),
  - Realisierung Tunnel Tragberg (l = 500 m) (PFA 2.2),
  - Realisierung Tunnel Goldberg (l = 1 163 m) (PFA 2.12),
- Ausbaustrecke:
  - Neubau des S-Bahngleises und Teilneubau der Streckengleise Nürnberg–Fürth einschließlich Oberleitung und Bahnkörper,
  - Fertigstellung der Eisenbahnüberführungen Schwabacher Straße in Nürnberg und über den Frankenschnellweg Nord.

B.4.9 Projekt Nr. 10 – NBS/ABS Erfurt–Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Herstellen eines Teilstückes der Hochgeschwindigkeits-Verbindung Berlin–München. Der Abschnitt ist Teil der europäischen Verbindung Skandinavien–Berlin–München–Verona und gehört zu dem Programm „Transeuropäische Netze der EU“,

– Anpassung an die wachsende Bedeutung der Verbindung zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin.

Geplante Maßnahmen:

– Neubau der Strecke Erfurt–Leipzig/Halle für den hochwertigen Personen- und Güterverkehr (Mischbetrieb) und Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle und der Neuen Messe Leipzig an das Fernverkehrsschienennetz.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 122 km, davon
  – ABS: 8 km,
  – NBS: 114 km,
– Tunnel: 3 (Gesamtlänge 15,5 km),
– Talbrücken: 6 (Gesamtlänge 13,4 km),
– Entwurfsgeschwindigkeit:
  – NBS: 300 km/h,
  – ABS: 160 km/h,

– Fahrzeit Erfurt–Leipzig:
  – vor Baubeginn: 66 Min.,
  – nach Bauende: 39 Min.,
– Fahrzeit Erfurt–Halle:
  – vor Baubeginn: 77 Min.,
  – nach Bauende: 31 Min.,
– Gesamtkosten: 2 738 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.9	Streckenkilometer (Str.-km) 196,037–197,889 (Bau-km 3,387– Bau-km 6,779)	abgeschlossen		22.01.1996	20.05.2001	vsl. 2015
1.1	Str.-km 197,889–206,557 (Bau-km 6,779– Bau-km 15,447)	abgeschlossen	20.06.2003	29.06.1995	04.04.2005	vsl. 2015
1.2	Str.-km 206,557–216,349 (Bau-km 15,447– Bau-km 25,239)	abgeschlossen		15.11.1995	04.07.2005	vsl. 2015
1.3	Str.-km 216,349–226,904 (Bau-km 25,239– Bau-km 35,794)	abgeschlossen		12.12.1995	01.11.2005	vsl. 2015
1.4	110-kV-Bahnstromleitungen Weimar–Dörstewitz, Weimar–Großkorbetha	–	–	10.08.1995	1998	vsl. 2015
2.1	Str.-km 226,904–237,406 (Bau-km 35,794– Bau-km 46,300)	abgeschlossen		06.12.1994	27.08.2001	vsl. 2015
2.2	Str.-km 237,406–248,914 (Bau-km 46,300– Bau-km 57,804)	abgeschlossen	20.06.2003	12.10.1995	21.10.2005	vsl. 2015
2.3/ 2.4	Str.-km 248,914–271,583 (Bau-km 57,804– Bau-km 80,474)	abgeschlossen		30.07.1996	01.07.2006	vsl. 2015
2.5	Str.-km 271,583–280,034 (Bau-km 80,460– Bau-km 88,911)	abgeschlossen		25.06.1996	02.01.2002	vsl. 2015
2.6	Strecke 6340: Str.-km 1,258–7,428 (Bau-km 6,5–Bau-km 11,8)	abgeschlossen	10.11.1997/ 15.11.2004	19.12.1995	01.11.1996	vsl. 2015
3.1	Str.-km 280,034–290,449 (Bau-km 89,000–Bau-km 99,415)	abgeschlossen		21.03.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.2	Str.-km 290,449–304,385 (Bau-km 99,415– Bau-km 113,351)	abgeschlossen	10.11.1997	14.05.1996	02.10.1996	30.06.2003
3.3	Str.-km 304,385–307,456 (Bau-km 113,351– Bau-km 116,422)	abgeschlossen		12.02.1996	02.10.1996	30.06.2003

(Teil-) Fertiggestellte Abschnitte:

- Abschnitt Gröbers–Leipzig: Inbetriebnahme 30.06.2003 mit v = 160 km/h; Restleistungen für v = 250 km/h bis zur Gesamtinbetriebnahme der Strecke in 2015,

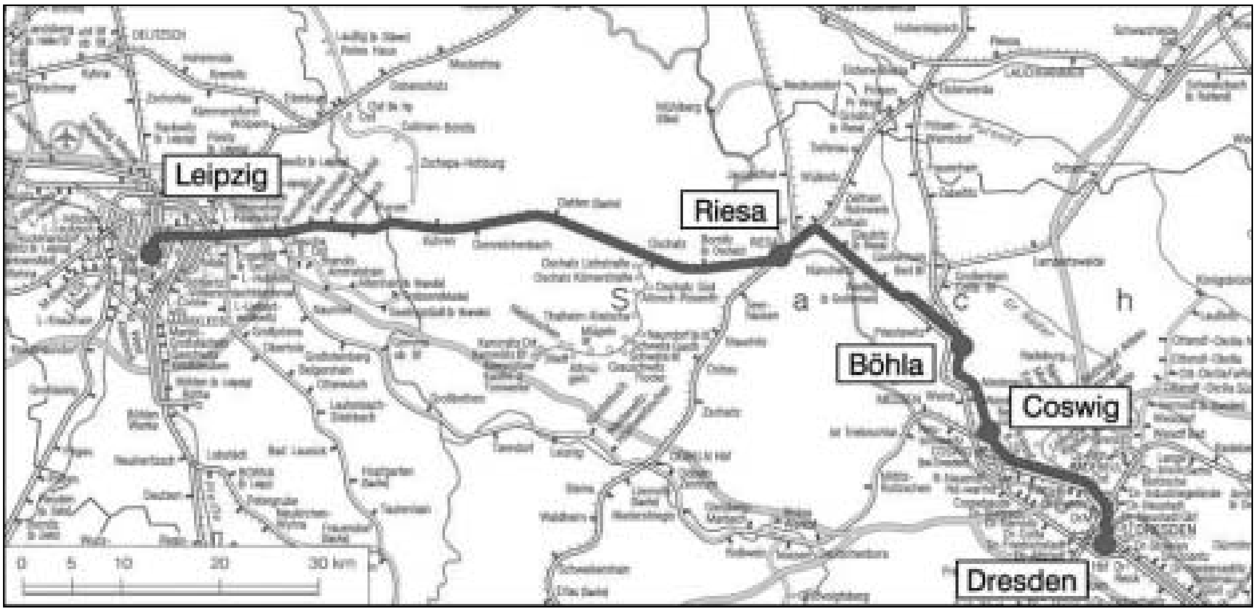
Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- Abschnitt Erfurt–Gröbers/Halle (S.):
  - Bau Streckenlos 1 (PFA 1.9),
  - Bau Streckenlos 2 (PFA 1.1/1.2),
  - Fertigstellung Scherkonde-Talbrücke (l = 572 m) (PFA 1.2),
  - Bau Streckenlos 3 (PFA 1.3/2.1),
  - Bau Gänsebach-Talbrücke (l = 1 056 m) (PFA 1.3),
  - Bau Finnetunnel (l = 6 970 m) (PFA 2.1),
  - Bau Bibratunnel (l = 6 466 m) (PFA 2.2),
  - Bau Unstrut-Talbrücke (l = 2 668 m) (PFA 2.2),
  - Bau Osterbergtunnel (l = 2 082 m) (PFA 2.3),
  - Bau Stöbnitz-Talbrücke (l = 297 m) (PFA 2.4),
  - Bau Saale-Elster-Talbrücke (l = 8 577 m) (PFA 2.5),
  - Bau Südanbindung Halle (2. Ausbaustufe) (PFA 2.6),
  - Baubeginn Streckenlos 5 (Anteil PFA 3.1),
- Südanbindung Halle (1. Ausbaustufe) (PFA 2.6):
  - Restleistungen.

B.4.10 Projekt Nr. 11 – ABS Leipzig–Dresden (VDE Nr. 9)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserte Anbindung Sachsens an das Ruhrgebiet, das Rhein/Main-Gebiet und an Bayern durch die Anbindung von Dresden an das Hochgeschwindigkeitsnetz,

– Verbesserung im Regional- und Nahverkehr und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten durch Ausbau der bestehenden Strecke für weitgehend 200 km/h und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr,

– Verknüpfung der Strecken Leipzig–Dresden und Berlin–Dresden durch eine Neubauspange zwischen Weißig und Böhla.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: davon	117 km,
– NBS:	11 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	200 km/h,
– Fahrzeit:	
– vor Baubeginn:	91 Min.,
– nach Bauende:	47 Min.,
– Gesamtkosten:	1 451 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe						
Ausbau für 200 km/h	Leipzig–Riesa	abgeschlossen	entfällt	vor 1993	1993	2002
2. Baustufe						
3201–3204	Dresden-Neu-stadt (e)–Dresden Hbf (a)	abgeschlossen	06.07.2001	23.03.2000	01.02.2001	12. 2010
3. Baustufe						
1303	Bf Riesa	offen	offen	offen	offen	offen
1304-1	Riesa (a)–Abzw Röderau(a)	abgeschlossen	24.07.2003	21.01.2004	01.02.2004	10.12.2006
1304-2	Abzw Röderau (e)–Abzw Zeithain (e)	offen	24.07.2003	offen	offen	offen
1305	Abzw Zeithain (a)–Weißig (e)	offen	offen	offen	offen	offen
2103	Weißig (a)–Böhla (a)	abgeschlossen	24.07.2003	07.11.2001	08.2008	05.12.2010
2104-1	Bf Böhla	abgeschlossen		10.04.2002	08.2008	05.12.2010
2104-2	Böhla (a)–Weinböhla (a)	offen	offen	offen	offen	offen
2105	Bf Weinböhla	offen	offen	offen	offen	offen
2106	Weinböhla (a)–Neucoswig (e)	abgeschlossen	21.09.2009 (APV 2009)	30.01.2003	12.2009	05.12.2010
2107	Neucoswig (a)–Radebeul West (a)	abgeschlossen		01.03.2004	12.2009	05.12.2010
3100	Coswig (e)–Dresden-Neustadt (a)	abgeschlossen	Land: 04.02.2009 Bund: 21.09.2009 (APV 2009)	08.08.2005	11.2009	vsl. 2016
3201	Bf Dresden-Neustadt, Anteil 3. Baustufe	abgeschlossen	24.07.2003	23.03.2000	03.2011	vsl. 2016
4101	Unterwerk Riesa	abgeschlossen	24.07.2003	14.03.2005	25.09.2006	21.08.2007

Fertiggestellte Abschnitte:

1. Baustufe Leipzig (a)–Riesa (a):

– vollständig fertig gestellt,

2. Baustufe:

– 3-gleisiger Ausbau ABS, 2-gleisiger Ausbau S-Bahn im Abschnitt Dresden Hbf (a)–Dresden-Neustadt (a)/Marienbrücke inkl. ESTW Dresden-Mitte und ESTW Dresden-Neustadt,

3. Baustufe:

– Hp Nünchritz,
– Riesa–Abzweig Röderau,:
  – Wiederherstellung Zweigleisigkeit (Hochwasserschadensbeseitigung),
  – Herstellung Dreigleisigkeit (Endzustand) einschließlich Elbebrücke,
  – Unterwerk Riesa.

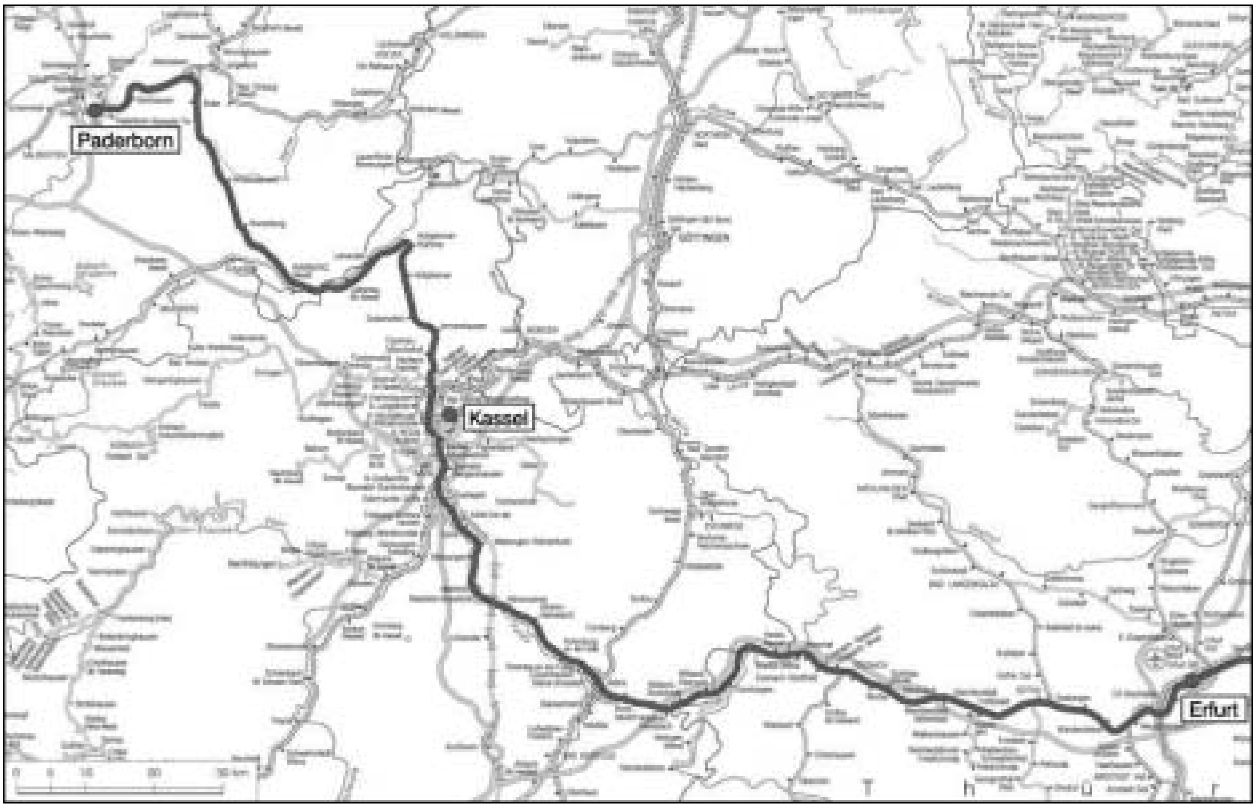
Teilinbetriebnahmen 2010:

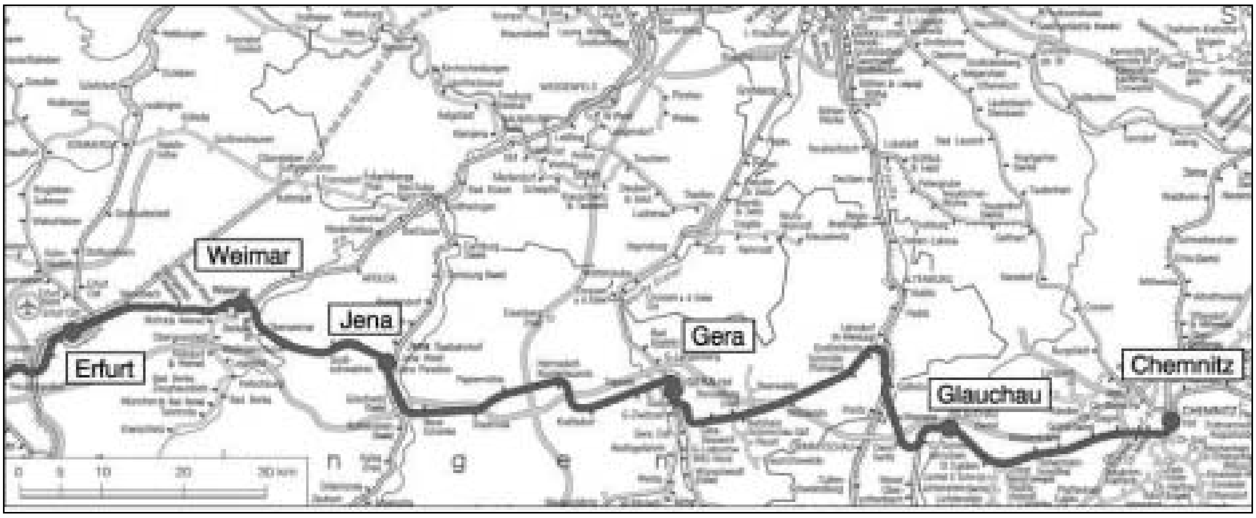
– BA 3201 Bf. Dresden-Neustadt, Anteil 2. Baustufe (31. September 2010),
– BA 2103/2104-1 Weißig (a) – Böhla (e) (5. Dezember 2010),
– BA 2106/2107 Weinböhla – Radebeul West (a) (5. Dezember 2010),

Bauaktivitäten 2010:

– BA 3201 Bf Dresden-Neustadt, LST-Umschaltung in Bauzustand 5.0,
– BA 3100 Coswig (e) – Dresden-Neustadt (a), Realisierung Los 1,
– BA 2103/2104-1 Weißig (a) – Böhla (e),
– BA 2106/2107 Weinböhla – Radebeul West (a).

B.4.11 Projekt Nr. 12 – ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz





Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Betriebsqualität, Beseitigung von Kapazitätsengpässen,
- Beseitigung der investiven Altlasten im Abschnitt Erfurt (a)–Glauchau-Schönbörnchen sowie Ertüchtigung der gesamten Strecke für den NeiTech-Einsatz,
- Ausrüstung der Strecke mit ESTW-Technik im Abschnitt Weimar (a)–Gößnitz (a).

Geplante Maßnahmen:

– Weitere Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen im Abschnitt Gößnitz–Glauchau-Schönbörnchen,
– Abschnitte mit punktuellen Maßnahmen,
– Neubau bzw. Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken,
– Wiederherstellung der Zweigleisigkeit in den Abschnitten Weimar–Großschwabhausen und Neue Schenke–Stadtroda,
– Erneuerung der Verkehrsstationen Jena West und Göschwitz,
– Neubau 2. Bahnsteigkante Haltepunkt Oberweimar.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 572 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 100–160 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 394 Min.,
  – nach Bauende: 340 Min.,
– Gesamtkosten: 402 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
nur teilweise PFA; teilweise Plangenehmigungsabschnitte	Weimar (a)–Gößnitz(a)	abgeschlossen	29.11.1999	11.05.2001	01.04.2002	27.10.2002
	Göschwitz–Gößnitz (a)	abgeschlossen	09.11.2004	28.05.2005	29.06.2005	28.09.2006
	Großschwabhausen (e)–Gößnitz (a)	abgeschlossen	30.06.2005	lfd. seit 02.11.2006	02.01.2007	18.12.2007
	Weimar (e)–Vieselbach (a)	abgeschlossen	21.09.2009	lfd. seit 10.2009	01.02.2010	14.04.2010
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 1	abgeschlossen	21.09.2009	26.04.2010	15.09.2010	*Vsl. 2011*
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 2	abgeschlossen	21.09.2009	*21.01.2011* (OL Abschnitt Thüringen)	*vsl. 2011*	*vsl. 2011*
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 3	abgeschlossen	21.09.2009	*17.02.2011*	*01.03.2011*	*vsl. 2011*
	Gößnitz (a)–Glauchau (a); Komplex Meerane einschließlich ESTW; Teil 4	abgeschlossen	21.09.2009	offen (OL Abschnitt Sachsen)	*vsl. 2011*	*vsl. 2011*

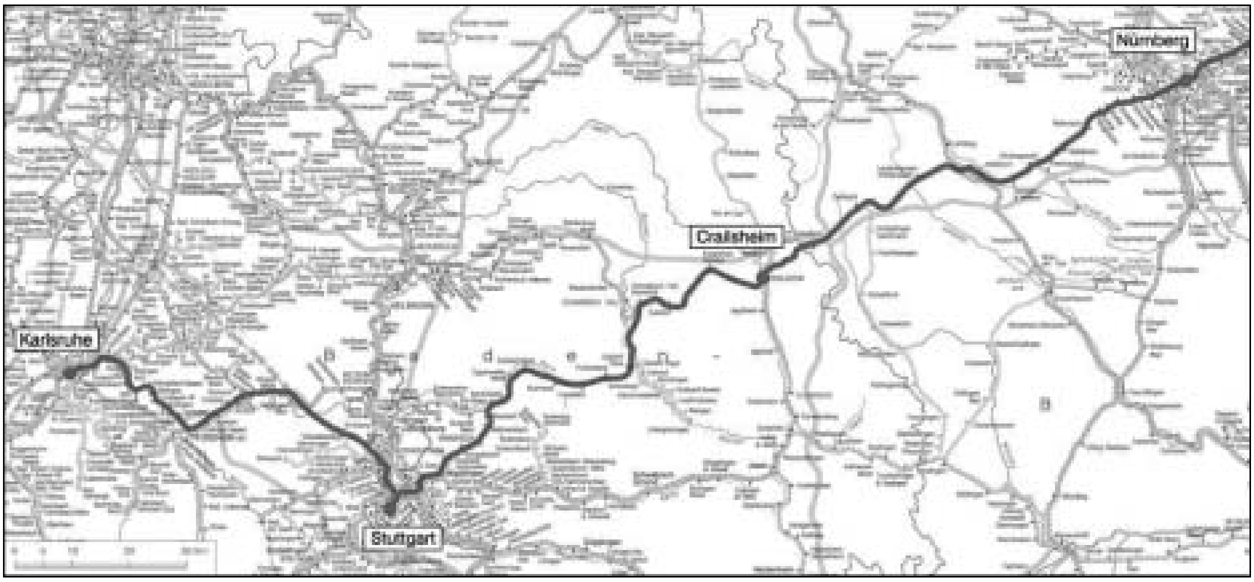
Teilinbetriebnahmen 2010:

- Inbetriebnahme Bahnsteig 2 Großschwabhausen,
- Inbetriebnahme behindertengerechte Zuwegung im Bf Neue Schenke,
- Gleisfeldbeleuchtung im Bf Gera Hbf,
- Nutzungserlaubnis für OL Weimar-Vieselbach,
- Nutzungserlaubnis für Geschwindigkeitserhöhung im Bf. Weimar,
- Nutzungserlaubnis für Weichenheizungsanlage im Bf. Weimar,
- Schienenerneuerung im Bf. Weimar,
- Fertigstellung der Beschallungsanlagen in den Bf. Jena West und Hermsdorf-Klosterlausnitz,
- Inbetriebnahme Viadukt Gaberndorf,

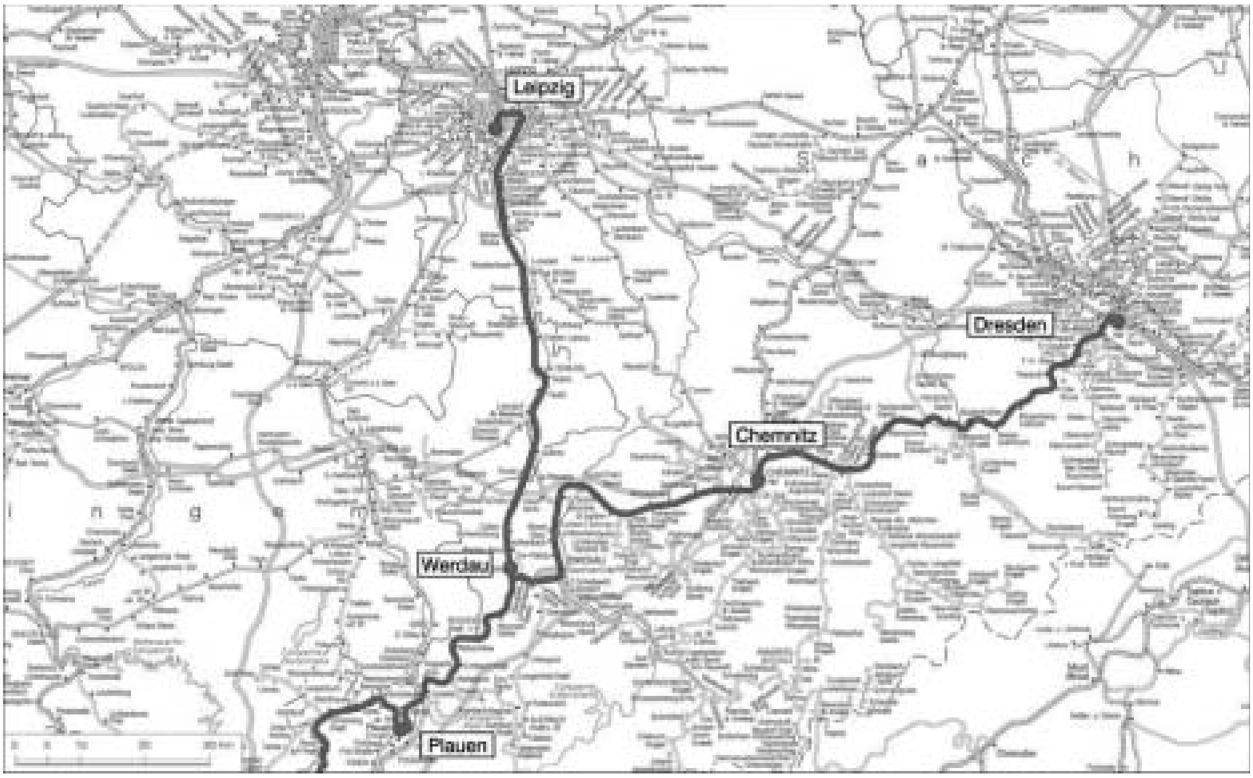
Bauaktivitäten 2010:

- Neubau Bahnsteig 2 Großschwabhausen,
- Neubau behindertengerechte Zuwegung im Bf Neue Schenke,
- Neubau Gleisfeldbeleuchtung im Bf. Weimar,
- Neubau OL im Abschnitt Weimar(e)–Vieselbach (a),
- Realisierung Geschwindigkeitserhöhung im Bf Weimar (Umbau von 6 Weichen),
- Neubau für Weichenheizungsanlage im Bf. Weimar,
- Schienenerneuerung im Bf. Weimar,
- Neubau der Beschallungsanlagen in den Bf. Jena West und Hermsdorf-Klosterlausnitz,
- Niederspannungsanschluss im Gbf Gera,
- Neubau von 2 EÜen (Strecke 6307 km 29,7 und km 30,1),
- Komplex Meerane einschließlich ESTW,
- Hangbefestigung im Einschnitt Ulla,
- Neubau Viadukt Gaberndorf.

B.4.12 Projekt Nr. 13 – ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden







Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitative und quantitative Verbesserung der Gesamtstrecke,
– Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

– Geschwindigkeitsanhebung bis 120 km/h auf dem Abschnitt Hof–Dresden für konventionelle Züge und 160 km/h für NeiTech-Züge,
– Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h auf dem Abschnitt Werdau–Altenburg–Leipzig-Connewitz,
– Grundlegende Erneuerung der durchgehenden Hauptgleise (ca. 530 km),
– Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (33 ESTW),
– Maßnahmen an Ingenieurbauwerken (ca. 400 Brücken),
– Spurplanrationalisierung, Trassierungsverbesserungen,
– Maßnahmen Netz 21 (Knotenbahnhöfe Chemnitz, Zwickau, u. a.),
– Grundlegende Erneuerung der OLA (ca. 500 km).

Projektkenndaten:

– Streckenlänge insgesamt:	740 km,
– Streckenlänge: (Dresden/Leipzig–LGr SN/BY), davon	288 km
– Dresden–Werdau:	136,3 km,
– Leipzig–LGr SN/BY:	151,7 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	120–160 km/h,

– Fahrzeit Nürnberg–Leipzig:
  – vor Baubeginn: 243 Min.,
  – nach Bauende: 188 Min.,
– Fahrzeit Nürnberg–Dresden:
  – vor Baubeginn: 340 Min.,
  – nach Bauende: 285 Min.,
– Gesamtkosten: 1 706 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.1.10	DD-Altstadt–Freital-Ost (a)	abgeschlossen	10.11.1997	offen	offen	offen
1.1.11	Bf Freital-Ost	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2005
1.1.12-14	Freital-Ost (a)–Tharandt (a)			erfolgt	erfolgt	2005
1.1.15	Bf Tharandt			erfolgt	erfolgt	2002[1]
1.1.21-22	Tharandt (a)–Edle Krone (e)			erfolgt	erfolgt	2003
1.1.23	Edle Krone(a)–Klingenberg/Colmnitz (a)			erfolgt	erfolgt	2003
1.1.24	Bf Klingenberg/Colmnitz			erfolgt	erfolgt	1999
1.1.31-32	Klingenberg/Colmnitz (a)–Niederbobritzsch (e)			erfolgt	erfolgt	1998
1.1.33-35	Niederbobritzsch (a)–Freiberg (a)			erfolgt	erfolgt	1997
1.1.40	Bf Freiberg			erfolgt	erfolgt	2005
1.2.11-12	Freiberg (a)–Frankenstein (e)			erfolgt	erfolgt	2004
1.2.13-14	Frankenstein (a)–Oederan (e)			erfolgt	erfolgt	2004
0.3.20.4801.08	HOA Nr. 563 bei Oederan	abgeschlossen		31.08.2006	03.2007	04.2007
1.2.15	Oederan (a)–Flöha (e)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000
1.2.21-22	Flöha (a)–Niederwiesa (e)					2001
1.2.23	Niederwiesa (a)–Chemnitz (a)					1999
1.2.23.1104	Dammertüchtigung Chemnitz-Hilbersdorf	abgeschlossen		11.2006	04.2007	03.2008

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1.2.30	Bf Chemnitz Hbf	abgeschlossen	21.05.2008	2003	30.09.2008[2]	vsl. 2013
1.2.30.5205	Unterwerk Chemnitz	abgeschlossen		07.10.2005	12.06.2006	05.2007
1.3.11	Chemnitz (a)–Chemnitz Kappel (a)	offen		offen	offen	offen
1.3.13	Chemnitz Kappel (e)–Chemnitz	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	offen
1.3.15-17	Chemnitz-Siegmar (e)–Hohenstein-Ernstthal (a)					26.05.2002
1.3.21	Hohenstein-Ernstthal (e)–St. Egidien (a)	abgeschlossen	09.2009	2004	02.2010	*vsl. 2011*
1.3.22	Bf. St. Egidien	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	1998
1.3.23	St. Egidien (a)–Glauchau (a)	abgeschlossen				1997
1.3.30	Bf Glauchau	abgeschlossen				08.05.2004
1.4.11-13	Glauchau (a)–Mosel (a)	abgeschlossen	10.11.1997			2002
1.4.14	Bf Mosel	abgeschlossen				2001
1.4.15	Mosel (a)–Zwickau (a)	abgeschlossen				2000
0.5.2.0	ESTW Zwickau–Releasewechsel	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	29.02.2008
1.4.20	Bf Zwickau, re/li Gleis	offen	offen	offen	offen	offen
1.4.20	Bf Zwickau Dresdner Kopf (vorgez. Maßn.)	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2005
1.4.31.1603	EÜ Olzmannstraße in Zwickau	abgeschlossen	10.11.1997			2005
1.4.31-33	Zwickau (a)–Bogen-dreieck Werdau	abgeschlossen				1998
Gaschwitz (e)–Crimmitzschau (a) 1. Ausbaustufe						
2.1.1.5–2.1.1.6	Gaschwitz (e)–Groß Deuben (e)	offen	APV vom 21.09.2009	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2018
2.1.1.7	Groß Deuben (a)–Böhlen (e)[3]	offen	APV vom 21.09.2009	*vsl. 2011*	vsl. 2012	vsl. 2018
2.1.4.1–2.14.4	Altenburg (a)–Paditz (e)	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	*18.01.2011*	*09.05.2011*	vsl. 2013

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2.2.2.1–3.1.3.6	Crimmitzschau–Jocketa	abgeschlossen	10.11.1997	erfolgt	erfolgt	2003
0.6.30	ESTW Plauen–Releasewechsel	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	29.02.2008
3.2.1.0	Bf Plauen	abgeschlossen		25.06.2002	24.06.2003	10.2008
3.2.2.1–3.2.2.9	Mehlteuer–Nieder-lassungsgrenze	abgeschlossen		erfolgt	erfolgt	2000

1 Inbetriebnahme 2002; nach Beseitigung der Hochwasserschäden erneute Inbetriebnahme 2005.
2 Baubeginn September 2008 beinhaltet bauvorbereitende Maßnahmen mit Finanzierung aus SV 7.
3 Planänderung notwendig zu bestehendem Planrecht.

Neigetechnik-Betrieb möglich zwischen:

– Nürnberg–Marktredwitz–Hof,
– Nürnberg–Bayreuth–Schlömener Kurve–Oberkotzau,
– Hof–Gutenfürst–Plauen (a),
– Plauen (a)–Zwickau (a),
– Zwickau (a)–St. Egidien (a),
– Hohenstein-Ernstthal (a)–Chemnitz-Siegmar,
– Niederwiesa–Oederan (a),
– Frankenstein (e)–Freiberg (a),
– Niederwiesa–Dresden-Altstadt,

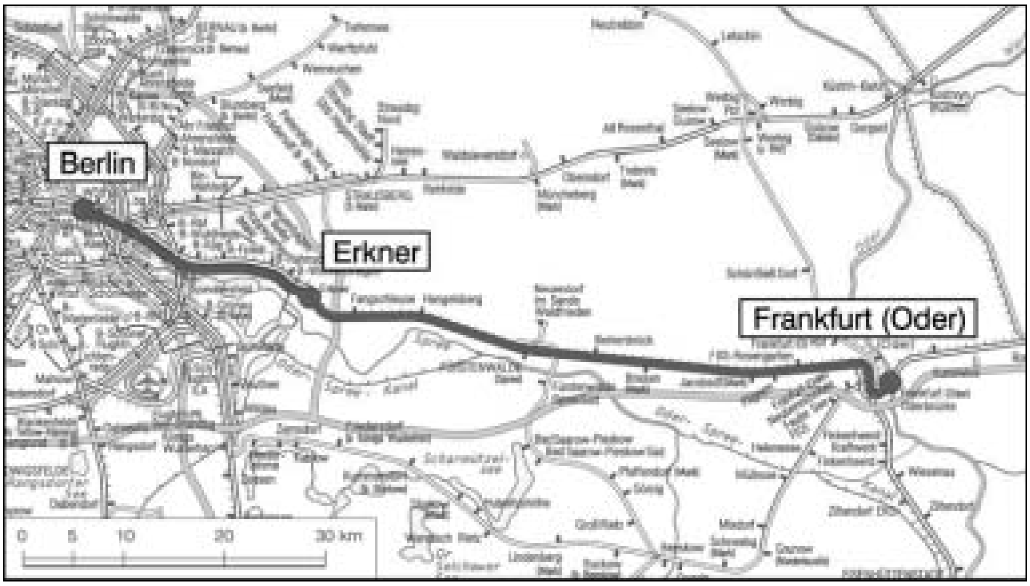
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Umbau Knoten Chemnitz
– Streckenumbau Hohenstein-Ernstthal–St. Egidien.

B.4.13 Projekt Nr. 14 – ABS Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze DE/PL



Verkehrliche Zielsetzung:

- Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Erneuerung der zweigleisigen Strecke nach ABS-Standard für eine Geschwindigkeit v = 160 km/h und eine Achslast von 25 t mit dem Ziel der Verbesserung des internationalen Fernverkehrs und des Regionalverkehrs sowie der Herstellung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr,
- Anbindung des mitteleuropäischen Raumes an Osteuropa.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 85 km,
  - Projektabschnitt 1 Berlin-Ostbahnhof (a)–Erkner (e), 25 km
  - Projektabschnitt 2 Erkner (a)–Frankfurt (Oder) (a), 55 km
  - Projektabschnitt 3 Frankfurt (Oder) (e)–BGr DE/PL, 5 km
- Entwurfsgeschwindigkeit (ab km 10,6): 160 km/h,
- Gesamtkosten: 571 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Ostkopf Ostbf– SÜ Modersonstraße	abgeschlossen	Teil-FinVe 20.08.2001 Gesamt-FinVe 20.09.2005	*vsl. 2011*	vsl. 2012	vsl. 2015
2	EÜ Schlichtallee– KRBW Rummelsburg	abgeschlossen		10.03.2004	19.04.2004	04.08.2008

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
3	Bf Rummelsburg	Die PFA 3 bis 5 entfallen nach dem aktualisierten Konzept. EÜ Treskowallee wird aus dem PFA 4 herausgelöst und umgesetzt.				
4	Karlshorst–Abzw Ostend-gestell					
5	Abschnitt Wuhlheide					
4	EÜ Treskowallee	fertiggestellt		*vsl. 2011*	vsl. 2012	vsl. 2013
6	Abschn. Strecke + Bf Köpenick	offen		Planungs-stopp wegen offener Finan-zierung Rb Köpenick	vsl. 2016	vsl. 2019
6	ESTW Köpenick	offen		24.06.2010; jedoch Pla-nungsstopp wegen offe-ner Finanzie-rung Rb Kö-penick	vsl. 2016	vsl. 2017
7	Köpenick (a)–Erkner (a)	offen	Teil-FinVe 20.08.2001 Gesamt-FinVe 20.09.2005	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2015
8	Bf Erkner	abgeschlossen		06.09.2007	10.2007	30.11.2009
8	ESTW Erkner	offen		06.09.2007	05.2011	vsl. 2012
2101	Erkner (a)–Fangschleuse (a)	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2102	Bf Fangschleuse	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2103	Fangschleuse (a)–Hangelsberg (a)	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2104	Bf Hangelsberg	abgeschlossen		16.05.2003	19.01.2003 (bvM)	12.10.2003
2105	Hangelsberg (a)–Fürsten-walde	abgeschlossen		28.03.2006	11.2006	06.2007
2201	Bf Fürstenwalde	abgeschlossen		22.03.1999	08.12.2000	15.12.2001
2301	Fürstenwalde (a)–Berkenbrück (a)	abgeschlossen		21.03.2000	29.07.2001	29.04.2002
2302	Bf Berkenbrück	abgeschlossen		18.04.2000	29.07.2001	30.04.2002
2401	Berkenbrück (a)–Briesen (a)	abgeschlossen		28.09.1998	31.01.1999	28.08.1999
2501	Bf Briesen	abgeschlossen		07.10.2002	17.11.2003	17.04.2004
2601	Briesen (a)–Pillgram (a)	abgeschlossen		05.03.1998	01.08.1997 (bvM)	24.05.1998
2701	Bf Pillgram	abgeschlossen		15.08.2003	17.11.2003	17.04.2004
2702	Pillgram (a)–Rosengarten (e)	abgeschlossen		11.06.2004	05.06.2004 (bvM)	12.06.2005

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2703	Rosengarten (a)– Frankfurt (Oder) (a)	abgeschlossen	Teil-FinVe 20.08.2001 Gesamt-FinVe 20.09.2005	11.06.2004	12.06.2005	05.12.2005
0020	ESTW-A Fangschleuse	abgeschlossen		13.06.2003	01.09.2003	17.10.2004
0020	ESTW-A Hangelsberg	abgeschlossen		13.06.2003	18.09.2002 (bvM)	17.12.2003
2201	ESTW-UZ Fürstenwalde	abgeschlossen		19.04.1999	02.11.1999	28.05.2000
2302	ESTW-A Berkenbrück	abgeschlossen		19.04.2000	01.10.2001	26.01.2003
2501	ESTW-A Briesen	abgeschlossen		10.10.2002	01.09.2003	24.10.2004
2701	ESTW-A Pillgram	abgeschlossen		15.08.2003	14.03.2005	06.08.2006
3101	Bf Frankfurt/Oder	abgeschlossen		30.01.2007	23.03.2007	04.2008
3102	Frankfurt (Oder) Rest– Oderbrücke (a)	abgeschlossen		*26.05.2011*	*17.06.2011*	*vsl. 2014*
3103	Bf Oderbrücke	abgeschlossen		01.06.2006	15.07.2006	28.08.2006
3104	EÜ Oderbrücke/BGr DE/PL	abgeschlossen		07.09.2007	01.2008	12.2008
0030	ESTW Oderbrücke	abgeschlossen		27.02.2007	01.10.2006 (bvM)	26.02.2008

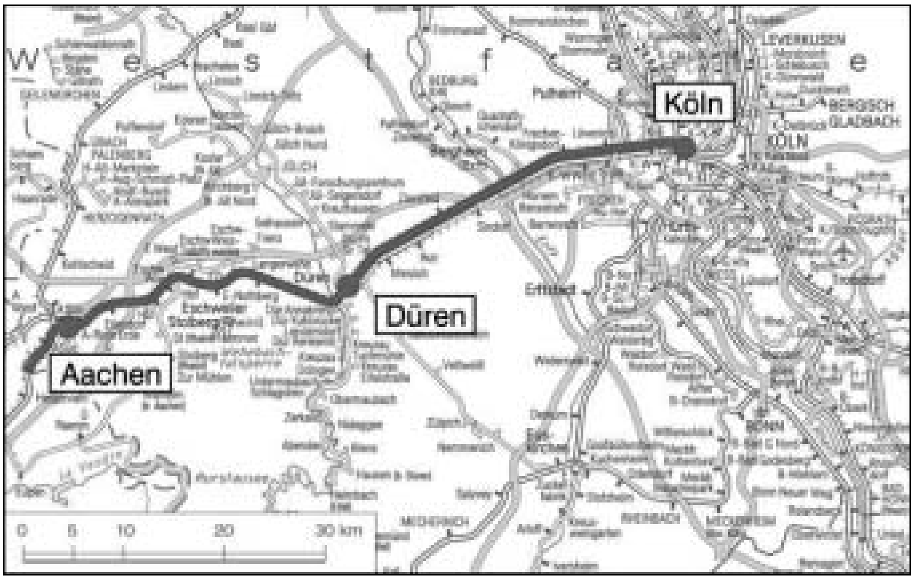
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Restleistungen.

B.4.14 Projekt Nr. 15 – ABS Köln–Aachen



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verknüpfung bedeutender Wirtschaftsregionen und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen West- und Nordosteuropa. Die Ausbaustrecke Köln–Aachen ist Bestandteil der Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London (PBKAL).

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur Hochgeschwindigkeitsstrecke in drei Ausbauabschnitten:

– Ausbauabschnitt I (Köln–Düren):

  – Ausbau der vorhandenen zweigleisigen Strecke zur S-Bahn-Strecke und Neubau von zwei parallelen Fernbahngleisen,

– Ausbauabschnitt II (Düren–Aachen):

  – als Vorabmaßnahme: Ausbaus des Bahnhofs Langerwehe mit zwei seitenrichtigen Überholgleisen,

  – erste Baustufe: Erhöhung der Streckenkapazität durch kapazitätserweiternde Maßnahmen (Ausbau der Überholgleise in Eschweiler, Verlängerung der Dreigleisigkeit in Aachen Rothe Erde um 1 700 m),

  – in weiteren Baustufen: Geschwindigkeitserhöhungen, weitgehend in der vorhandenen Trasse (örtliche Linienverbesserungen),

– Ausbauabschnitt III (Aachen–BGr DE/BE):

  – Geschwindigkeitserhöhung und Erneuerung des Buschtunnels.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 77 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit

  – Köln–Düren (Ausbauabschnitt I) 250 km/h,

  – Düren–Aachen (Ausbauabschnitt II) 160–200 km/h,

  – Aachen–BGr DE/BE (Ausbauabschnitt III) 160 km/h,

- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 35 Min.,
  - nach Bauende: 25 Min.,
- Gesamtkosten (inkl. S-Bahn): 952 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Ausbauabschnitt I						
S-Bahn	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	Juli 1996	15.12.2002
ABS für v_{max} = 250 km/h	Köln–Düren	abgeschlossen	28.07.1998	mehrere	01.08.1996	14.12.2003
Ausbauabschnitt II						
1–2	Düren–Aachen	offen	offen	offen	offen	offen*
Ausbauabschnitt III						
21 (1. Bau-abschnitt)	Aachen–BGr (inkl. Buschtunnel)	abgeschlossen	30.12.2003	05.04.2001	01.10.2004	25.11.2007
21 (2. Bau-abschnitt)	Erneuerung alter Buschtunnel	abgeschlossen	17.06.2008	05.04.2001	07.2009	*10.2011*

* Bf Langerwehe: Inbetriebnahme 1992,
ESTW-A Langerwehe (an ESTW Düren angeschlossen): Inbetriebnahme 2002.

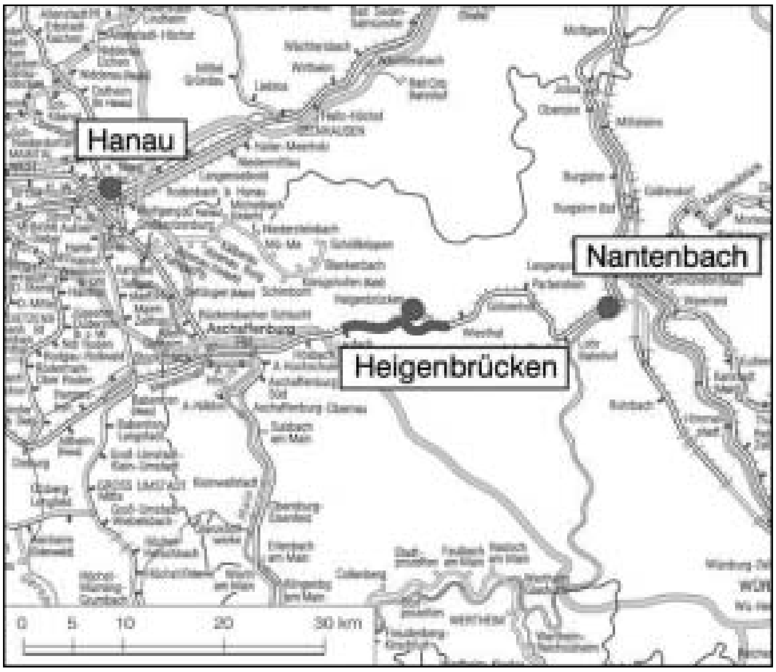
Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- Abschnitt III, Aachen–BGr DE/BE:
  - Errichtung von Stützwänden im Voreinschnitt zum Tunnelmund,
  - Abdichtung, Betonieren Tunnelinnenschale,
  - Denkmalgerechte Sicherung und Wiederherstellung des Nordportals.

B.4.15 Projekt Nr. 16 – ABS/NBS Hanau–Nantenbach



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Schienenachse Frankfurt am Main–Nürnberg. Qualitätssteigerung durch Beseitigung von Profileinschränkungen (für den Kombinierten Verkehr) und Kapazitätsengpässen im Abschnitt Laufach–Heigenbrücken.

Geplante Maßnahmen:

– Bau einer zweigleisigen Umfahrungsspange von Laufach bis Heigenbrücken,
– Herstellung des Regel-Lichtraumprofils,
– Auflassung des bestehenden Schwarzkopftunnels,
– Erneuerung der Signaltechnik zwischen Lohr und Aschaffenburg,
– Umbau/Neubau der Bahnsteige in Partenstein, Heigenbrücken, Laufach und Hösbach.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: (Laufach–Heigenbrücken), ca. 7,1 km
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h (NeiTech), 150 km/h (Regelzug),
– Investitionen für zweigleisige Umfahrung (inklusive der im Rahmen des Bestandsnetzes zu finanzierenden Kostenanteile): 373 Mio. Euro, davon
  – rd. 215 Mio. Euro nach § 8 Absatz 1 BSWAG. Weitere Kosten werden gemäß Fußnote aus BVWP 2003 im Rahmen der LuFV bzw. mit Eigenmitteln der EIU finanziert; hierin ist auch der Anteil des ESTW Lohr enthalten.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Laufach–Heigenbrücken	in Bearbei-tung	*23.12.2011*	in Vorberei-tung	vsl. 2012	vsl. 2015

Teilinbetriebnahmen 2010:

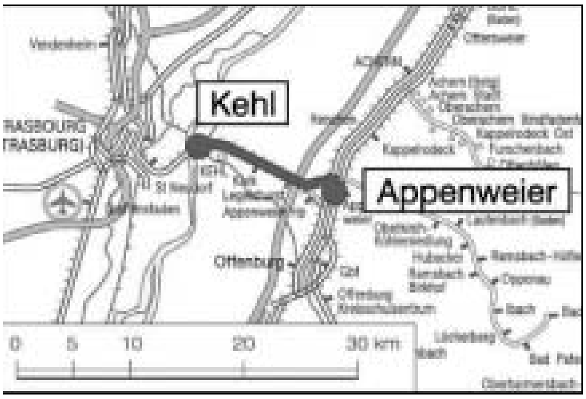
– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.4.16 Projekt Nr. 17 – ABS Ludwigshafen–Saarbrücken, Kehl–Appenweier





Verkehrliche Zielsetzung:

– Herstellung einer Schnellbahnverbindung Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) gemäß bilateraler Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992.

Geplante Maßnahmen:

– Ausbau Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) mit Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 200 km/h im Abschnitt St. Ingbert–Kaiserslautern sowie Neustadt (Weinstraße)–Ludwigshafen durch Linienverbesserungen,

– Ausbau des deutschen POS-Nordastes für den Einsatz von NeiTech-Zügen mit Geschwindigkeiten bis v_{max} = 160 km/h,

– Ausbau der Strecke Kehl–Appenweier (POS Süd) auf bis zu v_{max} = 160 km/h mit Neubau einer zweigleisigen Rheinbrücke bei Straßburg,

– Einbindung bei Appenweier mit v_{max} = 180 km/h in die Achse Karlsruhe–Basel („Karlsruher Kurve“).

Die POS Nord wird in zwei Baustufen realisiert:

1. Baustufe:

– Ertüchtigung Saarbrücken–Ludwigshafen für NeiTech-Züge auf v_{max} = 160 km/h,

– Streckenausbau Abschnitt St. Ingbert–Geistkircherhof/Kirkel auf v_{max} = 200 km/h,

– Streckenausbau Abschnitt Neustadt (Weinstraße)–Ludwigshafen auf v_{max} = 200 km/h.

2. Baustufe:

– Streckenausbau Abschnitt Kirkel–Kaiserslautern auf v_{max} = 200 km/h in zusammenhängenden Teilabschnitten,
– Ausrüstung der Strecke BGr DE/FR–Ludwigshafen mit ETCS.

Projektkenndaten Abschnitt Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord):

– Streckenlänge: 128 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 79 Min.,
  – nach Bauende: 62 Min.,

Projektkenndaten Abschnitt Kehl–Appenweier (POS Süd):

– Streckenlänge: 14 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160–180 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 9 Min.,
  – nach Bauende: 7 Min.,
– Gesamtkosten: 573 Mio. Euro (POS Nord),
  135 Mio. Euro (POS Süd).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 1. Baustufe						
Saarbrücken–Ludwigshafen	Ertüchtigung Gesamtstrecke für NeiTech-Züge auf v = 160 km/h	abgeschlossen	25.05.1998	vor 1997	1998	11.2000
Neustadt–Ludwigshafen	LiV Schifferstadt (zunächst für v = 160 km/h)	abgeschlossen		12.1997	1999	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	St. Ingbert (a)–Kirkel und LiV Geistkircherhof–Siedlung Waldland (zunächst für v = 160 km/h)	abgeschlossen		07.1995	2001	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	Bf St. Ingbert	abgeschlossen		07.1995	2001	12.2003
Saarbrücken–Kaiserslautern	Bf Rohrbach	abgeschlossen		09.2000	2001	12.2003
Neustadt–Ludwigshafen	Untergrundsanierung, Oberbauerneuerung Strecke 3280	offen		*vsl. 2011*	vsl. 2012	vsl. 2015
Neustadt–Ludwigshafen	3-gleisiger Ausbau Strecke 3280	abgeschlossen		03.2010	06.2010	vsl. 2014
Saarbrücken–Ludwigshafen (POS Nord) 2. Baustufe						
4.1	Str. 3280 km 14,9– 21,3 (westl. Hauptstuhl)	abgeschlossen	15.06.2005	05.2005	07.2006	12.2007 (160 km/h)*
4.2	Str. 3280 km 21,3 (westl. Hauptstuhl)–25,1 (östl. Hauptstuhl)	abgeschlossen		10.2005	10.2007	06.2008 (160 km/h)*
4.3	Str. 3280 km 25,1 (ö Hauptstuhl)–30,4 (ö Landstuhl)	abgeschlossen		05.2005	17.01.2010	vsl. 2014
4.4	Str. 3280 km 30,4 (ö Landstuhl)–34,7 (w Einsiedlerhof)	abgeschlossen		05.2005	vsl. 2013	vsl. 2014
4.5	Str. 3280 km 34,7 (w Einsiedlerhof)–41,3 (Kaiserslautern)	abgeschlossen		05.2005	vsl. 2013	vsl. 2015

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
5.5	Str. 3250 km 20,6 (w Kirkel)–28,6 (ö Limbach)	abgeschlossen	15.06.2005	05.2005	06.08.2006	12.2007 (160 km/h)*
5.6 Teil 1	Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)–14,9	abgeschlossen		05.2005	05.02.2007	12.2007 (160 km/h)*
5.6 Teil 2	Str. 3250 km 28,6 (ö Limbach)–Str. 3280 km 13,6 (Bruchhof)	abgeschlossen		05.2005	*vsl. 2011*	vsl. 2012
Kehl-Appenweier (POS Süd): 1. Baustufe						
1	Str. 4260 (km 13,3–13,9) Rheinbrücke Kehl (inkl. Westseite Bf Kehl)	abgeschlossen	16.07.2007	27.06.2007	03.2008	10.12.2010

* Inbetriebnahme für 200 km/h abhängig von der Verfügbarkeit ETCS.

Teilinbetriebnahmen 2010:

- POS Nord:
  - Inbetriebnahme Abschnitt Neubauer-Hübel–Landstuhl (Zeitweise Eingleisiger Betrieb von November bis Dezember) mit v = 160 km/h,
- POS Süd:
  - Inbetriebnahme ESTW-A Kehl,
  - Inbetriebnahme Rheinbrücke Kehl,

Bauaktivitäten 2010:

- POS Nord 1. Baustufe, Streckenabschnitt 2 (Neustadt–Ludwigshafen):
  - Neubau drittes Gleis zwischen Limburgerhof und Ludwigshafen/Rheingönheim (km 99,2 bis km 100,8) einschließlich temporärer Gleisanschwenkung und Zusammenhangsmaßnahmen Oberleitung, LST, Kabeltiefbau sowie Neubau Rad- und Fußweg,
  - Anpassungsmaßnahmen LST im Stellbereich Ludwigshafen Hbf,
- POS Nord 2. Baustufe:
  - Ertüchtigung des Abschnitts Neubauer-Hübel–Landstuhl für v = 200 km/h (Untergrund, Oberbau, Oberleitung, LST, Tiefenentwässerung),
  - ETCS: Kabelverlegung; Beginn Balisenmontage und Montage Radio Block Center (ETCS-Streckenzentrale),
- POS Süd 1. Baustufe, Rheinbrücke Kehl:
  - Rückbau alter Stahlüberbau,
  - Querverschub neuer Stahlüberbau in Endlage,
  - Einbau Ausrüstungstechnik auf neuer Rheinbrücke,
  - Herstellung Gleisanschlüsse auf französischer und deutscher Seite,
  - Tiefenverdichtung im Bereich vor Widerlager Kehl,
  - Rückbau alte Flusspfeiler,
  - Abschluss gleistechnische Baumaßnahmen Westkopf Kehl,
  - Errichtung Lärmschutzwände,
  - Aufbau Innenanlage ESTW-A Kehl.

B.4.17 Projekt Nr. 18 – ABS Mainz–Mannheim



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Verkehrsbedingungen zwischen den Zentren Mainz, Worms und Mannheim/ Ludwigshafen durch Erhöhung der Kapazität.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 70 km,
  davon
  – Mainz–Ludwigshafen: 67 km,
  – Ludwigshafen–Mannheim: 3 km,
– Tunnellänge: 1,3 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten: 232 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Baustufe	Rheinbrücke Ludwigshafen	abgeschlossen	28.07.1998	27.03.1997	III. Quartal 1997	12.2003
	Mehrgleisiger Ausbau Ludwigs-hafen–Mannheim	abgeschlossen	28.07.1998	1997	04.1998	12.2003
2. Baustufe	Mainz Hbf Bahnsteig 4	abgeschlossen	28.07.1998	1995	05.1995	09.1996
	Neuer Mainzer Tunnel	abgeschlossen	28.07.1998	1997	02.1998	09.2003
	Überwerfungs-bauwerk Mainz Nord	abgeschlossen	08.06. 2010 (FinVe Kon-junkturpaket)	17.05.1997	07.2010	vsl. 2015

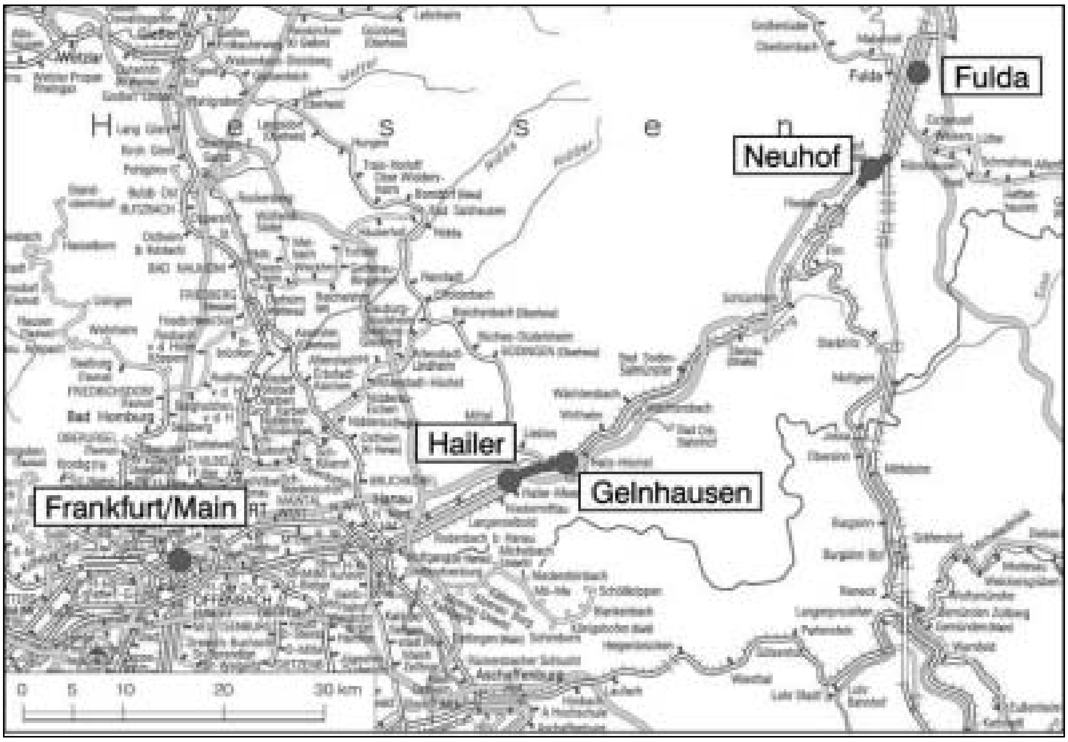
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– 1. Baustufe:
  – Restmaßnahmen: passiver Schallschutz, Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,
  – Überwerfungsbauwerk Mainz Nord: Baufeldfreimachung (Anpassung Spurplan).

B.4.18 Projekt Nr. 19 – ABS Fulda–Frankfurt am Main



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Kapazität durch abschnittsweisen Bau eines dritten Gleises und Verkürzung der Fahrzeit im Personen- und Güterverkehr durch abschnittsweise Erhöhung der Geschwindigkeit auf 200 km/h und dadurch entfallende Überholungsaufenthalte mit der Folge einer erheblichen Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Bau eines dritten Gleises zwischen Hanau-Wolfgang und Gelnhausen,
– Bau von 750 m langen Überholungsgleisen in fünf Bahnhöfen,
– Bau von acht Linienverbesserungen, u. a. im Bf Neuhof als Verbundmaßnahme mit der BAB 66,
– Beseitigung von 20 Bahnübergängen und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik.

Aufgrund der Überschneidung mit der Aus- und Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt (Neue Vorhaben, Projekt Nr. 12, siehe Tz. B.5.12) sind teilweise neue Zielsetzungen erforderlich, die u. a. einen viergleisigen Ausbau des Abschnittes Hanau–Gelnhausen einschließen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 104 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160–200 km/h,
– Fahrzeit:
  – vor Baubeginn: 55 Min.,
  – nach Bauende: 46 Min.,
– Gesamtkosten: 343 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td>dreigleisiger Ausbau, Erstellung von 3 Linienverbesserungen sowie Beseitigung von 12 BÜ</td><td>Hanau-Wolfgang–Hailer</td><td>abgeschlossen</td><td>keine</td><td>vor 1987</td><td>1987</td><td>1991</td></tr>
<tr><td colspan="7">2. Baustufe</td></tr>
<tr><td>PA 5.16</td><td rowspan="2">Hailer–Gelnhausen</td><td>abgeschlossen, wird derzeit neu geprüft</td><td>offen</td><td>offen</td><td>offen</td><td>offen</td></tr>
<tr><td>PA 5.17</td><td>abgeschlossen, wird derzeit neu geprüft</td><td>offen</td><td>offen</td><td>offen</td><td>offen</td></tr>
<tr><td colspan="7">3. Baustufe</td></tr>
<tr><td>5.28</td><td>Neuhof, Linienverbesserung</td><td>abgeschlossen</td><td>21.11.2005</td><td>17.06.2005</td><td>11.2006</td><td>vsl. 2012</td></tr>
</table>

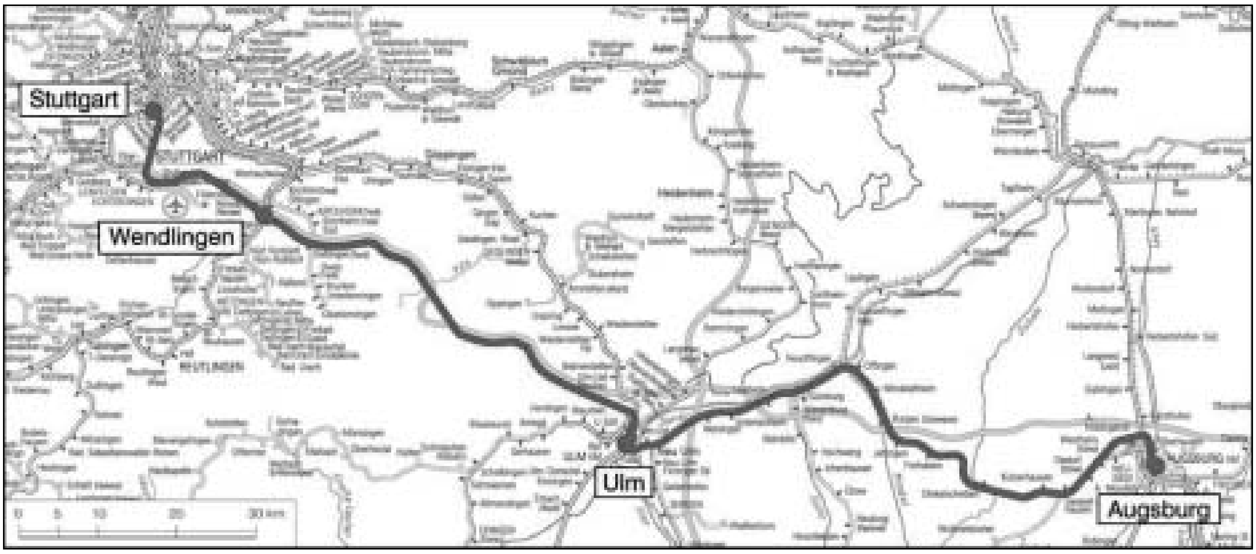
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Umbau Bf. Neuhof: Neubau Ausziehgleis, Gl. 601 und 602, W 601–W 603, W 606 und Bahnsteig 2.

B.4.19 Projekt Nr. 20 – ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen West- und Südosteuropa. Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg und damit auch Anhebung der Qualität im Nah- und Regionalverkehr,
- die Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist auf 250 km/h ausgelegt, der Ausbau Ulm–Augsburg auf bis zu 200 km/h.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 148 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit,
  - NBS: 250 km/h,
  - ABS: bis zu 200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 93 Min.,
  - nach Bauende: 63 Min.,
- Gesamtkosten: 3 922 Mio. Euro.

Die Angaben zu den Gesamtkosten beinhalten die NBS Wendlingen–Ulm, deren Einbindung in den Knoten Stuttgart im Rahmen von Stuttgart 21 und Neu-Ulm 21, davon:

- Einbindung der NBS in den Knoten Stuttgart: 563,8 Mio. Euro,
- NBS Wendlingen–Ulm: 2 909 Mio. Euro,
  (inkl. Ausbau Donaubrücke: 19 Mio. Euro),
- Neu-Ulm 21: 198 Mio. Euro,
- ABS Ulm–Augsburg: 251 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Abschnitt „Stuttgart 21“ (PFA 1.1–1.6) mit NBS Stuttgart–Wendlingen						
1.1	Talquerung mit Hauptbahnhof	abgeschlossen	02.04.2009[1]	28.01.2005	03.2010	vsl. 2019
1.2	Fildertunnel	abgeschlossen	02.04.2009[1]	19.08.2005	*vsl. 2011*	vsl. 2019
1.3	Flughafenbereich mit Rohrer Kurve	In Bearbeitung	02.04.2009[1]	offen	vsl. 2012	vsl. 2019
1.4	Filderbereich bis Wendlingen	abgeschlossen	02.04.2009[1]	30.04.2008	*vsl. 2011*	vsl. 2019
1.5	Zuführung Feuerbach, Bad Cannstatt	abgeschlossen	02.04.2009[1]	13.10.2006	*vsl. 2011*	vsl. 2019
1.6 a	Zuführung Ober- und Untertürkheim	abgeschlossen	02.04.2009[1]	16.05.2007	*vsl. 2011*	vsl. 2019
1.6 b	Abstellbahnhof Untertürkheim	In Bearbeitung	02.04.2009[1]	offen	*vsl. 2011*	vsl. 2019
Abschnitt NBS Wendlingen–Ulm (PFA 2.1–2.5a2)						
2.1a/b	Albvorland	In Bearbeitung	02.04.2009	offen	vsl. 2014	vsl. 2019
2.1c	Albvorland	abgeschlossen	02.04.2009	13.08.1999	11.2010	vsl. 2019
2.2	Albaufstieg	abgeschlossen	02.04.2009	Offen	vsl. 2012	vsl. 2019
2.3	Albhochfläche	abgeschlossen	02.04.2009	12.11.2008	vsl. 2012	vsl. 2019
2.4	Albabstieg	abgeschlossen	02.04.2009	offen	vsl. 2012	vsl. 2019
2.5a1	Bf Ulm Hbf	In Bearbeitung	02.04.2009	offen	vsl. 2012	vsl. 2019
2.5a2	Ausbau Donaubrücke, km 85,503–km 85,042	abgeschlossen	Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 1 mit Bundesmitteln	31.04.2004	18.10.2004	18.11.2007
Abschnitt Neu-Ulm 21 (PFA 2.5b)						
2.5b	Neu-Ulm 21, km 85,042–km 81,940	abgeschlossen	Vorfinanzierungsregelung mit Dritten, Teilfinanzierungen aus der SV 5 mit Bundesmitteln	25.10.2001	18.09.2003	18.11.2007
Abschnitt ABS Ulm–Augsburg						
	Ulm–Dinkelscherben; Ausbau auf 200 km/h	Kann nicht terminiert werden	offen	offen	offen	offen
	Dinkelscherben–Augsburg; Ausbau auf 200 km/h	abgeschlossen	erfolgt	erfolgt	erfolgt	erfolgt

1 *Hierin enthalten ist ein Festbetrag des Bundes in Höhe von 563,8 Mio. Euro für die Einbindung der NBS Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart. Zur Finanzierung wurden Meilensteine für die PfA 1.1 bis 1.5 vereinbart. Bei „Stuttgart 21“ handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG; es wird deswegen nur nachrichtlich dargestellt.*

Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- Abschnitt „Stuttgart 21“:
  - Umbau Gleisvorfeld (PFA 1.1, Oberbauzustände 1 bis 24),
- Abschnitt „NBS Wendlingen–Ulm“:
  - Erstellung EÜ L1214 (PFA 2.1c)
  - Restleistungen und Gewährleistungsarbeiten (PFA 2.5a2)
- Abschnitt „Neu-Ulm 21“:
  - Restleistungen und Gewährleistungsarbeiten (PFA 2.5b).

B.4.20 Projekt Nr. 21 – ABS Augsburg–München (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen den Zentren in West- und Süddeutschland,

– die Ausbaustrecke Augsburg–München ist wichtiges Verbindungsstück der Europäischen Hochgeschwindigkeitsmagistrale Paris–Budapest.

Geplante Maßnahmen:

– Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 230 km/h,

– Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Augsburg Hbf und Olching,

– Trennung des schnellen SPFV vom SPNV und SGV.

Durch die vornehmlich kapazitiven, aber auch qualitativen (230 km/h) Veränderungen sind sowohl im Fern- als auch im Regional- und Nahverkehr erhebliche Verbesserungen zu erwarten.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	62 km, davon
– viergleisiger Ausbau:	43 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	
– Schnellfahrgleise:	230 km/h,
– andere Gleise:	160 km/h,
– Fahrzeit:	
– vor Baubeginn:	30 Min.,
– nach Bauende:	28 Min.,
– Gesamtkosten:	744 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Bau-beginn	Inbetrieb-nahme
1	km 53,0–km 61,4 (Bereich Augsburg)	abgeschlossen	10.11.1997	26.02.1999	24.01.2000	08.2007
2	km 48,2–km 53,0 (Bereich Kissing)	abgeschlossen		12.08.1996	09.02.1998	03.12.2001
3	km 38,1–km 48,2 (Bereich Mering)	abgeschlossen		26.03.2001	03.11.2002	12.2008
4	km 31,7–km 38,1 (Bereich Haspelmoor)	abgeschlossen		21.03.2003	10.2007	*11.12.2011*
5	km 26,3–km 31,7 (Bereich Nannhofen)	abgeschlossen		19.05.2004	04.2007	*11.12. 2011*
6	km 18,0–km 26,3 (Bereich Maisach/Olching)	abgeschlossen		26.11.1998	02.08.2002	*11.12. 2011*

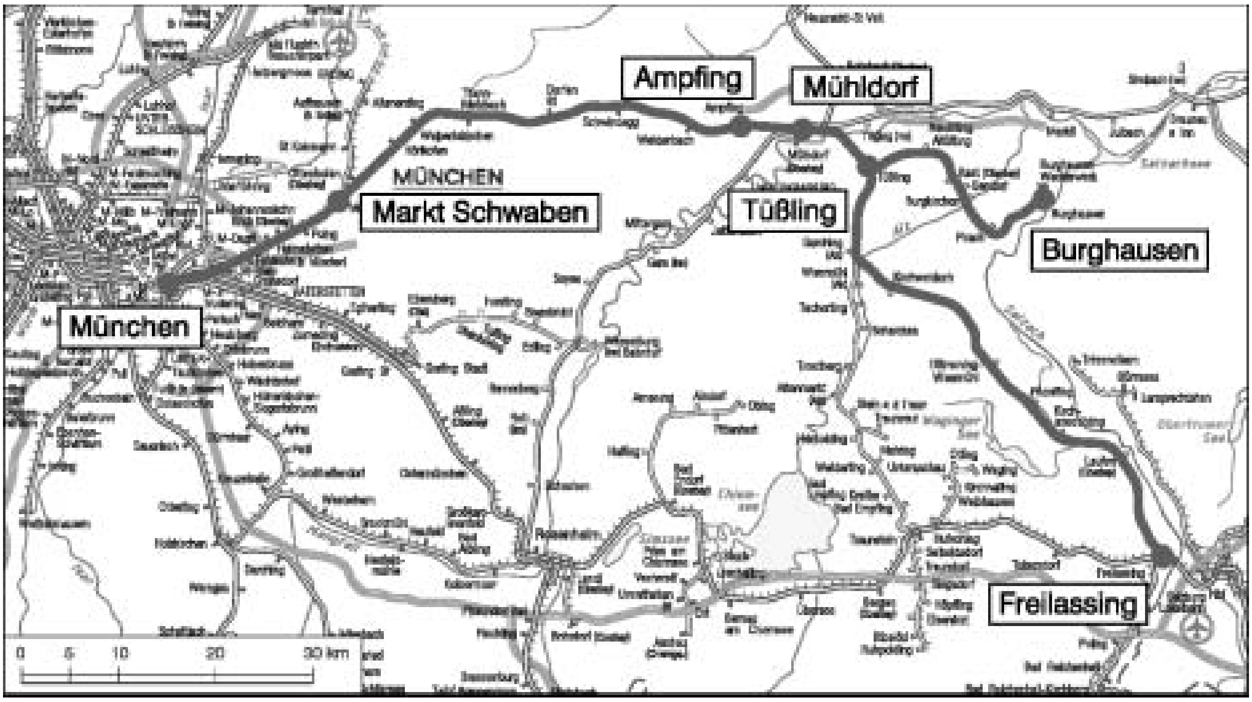
Teilinbetriebnahmen 2010:

– NV/GV Gleise Olching–Haspelmoor (20 km),

Bauaktivitäten 2010:

– PFA 3 (Mering)
  – Anpassung ESTW Mering,
– PFA 4 (Haspelmoor)
  – Technische Ausrüstung NV/GV-Gleise (km 31,7–38,3),
  – Gründungsarbeiten (Erdbau) zur Verbreiterung Bahnkörper NV/GV-Gleise (km 34,5–38,1),
  – Herstellen technische Ausrüstung NV/GV-Gleise (km 31,7–38,3),
  – Gründungsarbeiten (Erdbau) zur Verbreiterung Bahnkörper HGV-Gleise (km 33,0–38,1),
  – Herstellen Inselbahnsteig und Bahnsteigunterführung in Haspelmoor,
  – Herstellen Schallschutzwand (800 m) und Wälle (500 m) in Haspelmoor,
  – Landschaftsbau,
– PFA 5 (Nannhofen/Mammendorf)
  – Verkabelungsarbeiten, Einbau FFS und PSS im Bf Mammendorf,
  – Herstellen Schallschutzmittelwand im Bf Mammendorf,
  – Bau Inselbahnsteig (barrierefrei) im Bf Mammendorf,
  – Erstellen einer EÜ (Bahnsteigzugang),
  – Erstellen Schallschutzmittelwand (1 200 m) und Außenwand (1 500 m) im Bf Mammendorf,
  – Herstellen NV/GV Gleise und Überholgleis einschl. Montage Oberleitung im Bf Mammendorf,
  – Anpassen ESTW A im Bf Mammendorf,
– PFA 6 (Maisach–Olching)
  – Erstellen restliche OL Bf Maisach,
  – Fertigstellen Überwerfungsbauwerk Gernlinden.

B.4.21 Projekt Nr. 22 – ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. bis 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Erhöhung der Kapazität und Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing,
- Kapazitätssteigerung und Qualitätsverbesserung (Beförderungszeiten) für Güterverkehr des Chemiedreiecks,
- Die vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen neben einer Fahrzeitreduzierung wesentliche Verbesserungen im Regionalverkehr Südostbayerns (Taktverdichtung).

Im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung wurde für dieses Projekt mit einem optimierten Projektumfang ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis erzielt.

Geplante Maßnahmen nach Ergebnis Bedarfsplanüberprüfung:

1. Baustufe:

- Erhöhung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen auf den auszubauenden Abschnitten
  - Ausbau des Bereiches München-Berg am Laim,
  - Zweigleisiger Ausbau eines Begegnungsabschnittes zwischen Markt Schwaben und Tüßling; Ampfing–Altmühldorf und Altmühldorf–Tüßling (ohne zweigleisige Innbrücke),
  - ESTW Burghausen (mit Kapazitätserweiterung) und Neubau der zweigleisigen Innbrücke bei Ehring im Rahmen des KP I,
- Komplettierung zweigleisiger Ausbau zwischen Markt Schwaben und Tüßling: Markt Schwaben–Hörlkofen, Hörlkofen–Obergeislbach, Obergeislbach–Dorfen und Dorfen–Ampfing,
- Elektrifizierung Markt Schwaben–Tüßling–Burghausen,
- Teilausbau Tüßling–Freilassing
- zweigleisige Ausbau Kirchweihdach–Tittmoning-Wiesmühl,
- Elektrifizierung Tüßling–Freilassing,
- Truderinger Kurve (eingleisig elektrifiziert).

2. Baustufe:

– 3-gleisiger Ausbau Freilassing–BGr DE/AT (–Salzburg),

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 141 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h,
– Fahrzeit (München Hbf–Freilassing)
  – vor Baubeginn: 82 Min.,
  – nach Bauende: 74 Min.,
– Gesamtkosten: 1 386 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	**Örtlichkeit**	**Entwurfs-planung**	**Abschluss FinVe**	**Datum PFB**	**Baubeginn**	**Inbetrieb-nahme**
Baustufe 1a	Umfahrung Berg am Laim	abgeschlossen	19.12.2002	20.03.2002	10.08.2002	15.12.2003
	Dorfen	abgeschlossen	SV 20	N.N.	vor 2003	07.07.2003
Baustufe 1b	Ampfing–Altmühldorf	abgeschlossen	14.09.2005	15.05.2008	10.2007	12.12.2010
	Innbrücke Ehring	abgeschlossen	APV vom 21.09.2009	01.2010	02.2010	*04.10 2011*
	ESTW Burghausen (Altötting–Burghausen)	abgeschlossen	15.09.2009	17.09.2009	29.10.2009	*23.04.2011*
	Zweigleisiger Ausbau Altmühldorf–Tüßling	abgeschlossen	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2016
	Zweigleisiger Ausbau Markt Schwaben–Ampfing	offen	offen	offen	offen	offen
	Elektrifizierung Markt Schwaben–Tüßling–Burghausen	offen	offen	offen	offen	offen
	Elektrifizierung Tüßling–Freilassing	offen	offen	offen	offen	offen
	Teilausbau Tüßling–Freilassing	offen	offen	offen	offen	offen
	zweigleisiger Ausbau Kirchweihdach–Tittmoning-Wiesmühl	offen	offen	offen	offen	offen
	Truderinger Kurve	offen	offen	offen	offen	offen

Nr. PFA	**Örtlichkeit**	**Entwurfs-planung**	**Abschluss FinVe**	**Datum PFB**	**Baubeginn**	**Inbetrieb-nahme**
Baustufe 2	3. Gleis Freilassing–Grenze D/A 1. BA	*abgeschlossen*	vsl. 2012	Planverzicht	*vsl. 2012*	vsl. 2013
	3. Gleis Freilassing–Grenze D/A 2. BA	*in Bearbeitung*	vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2015

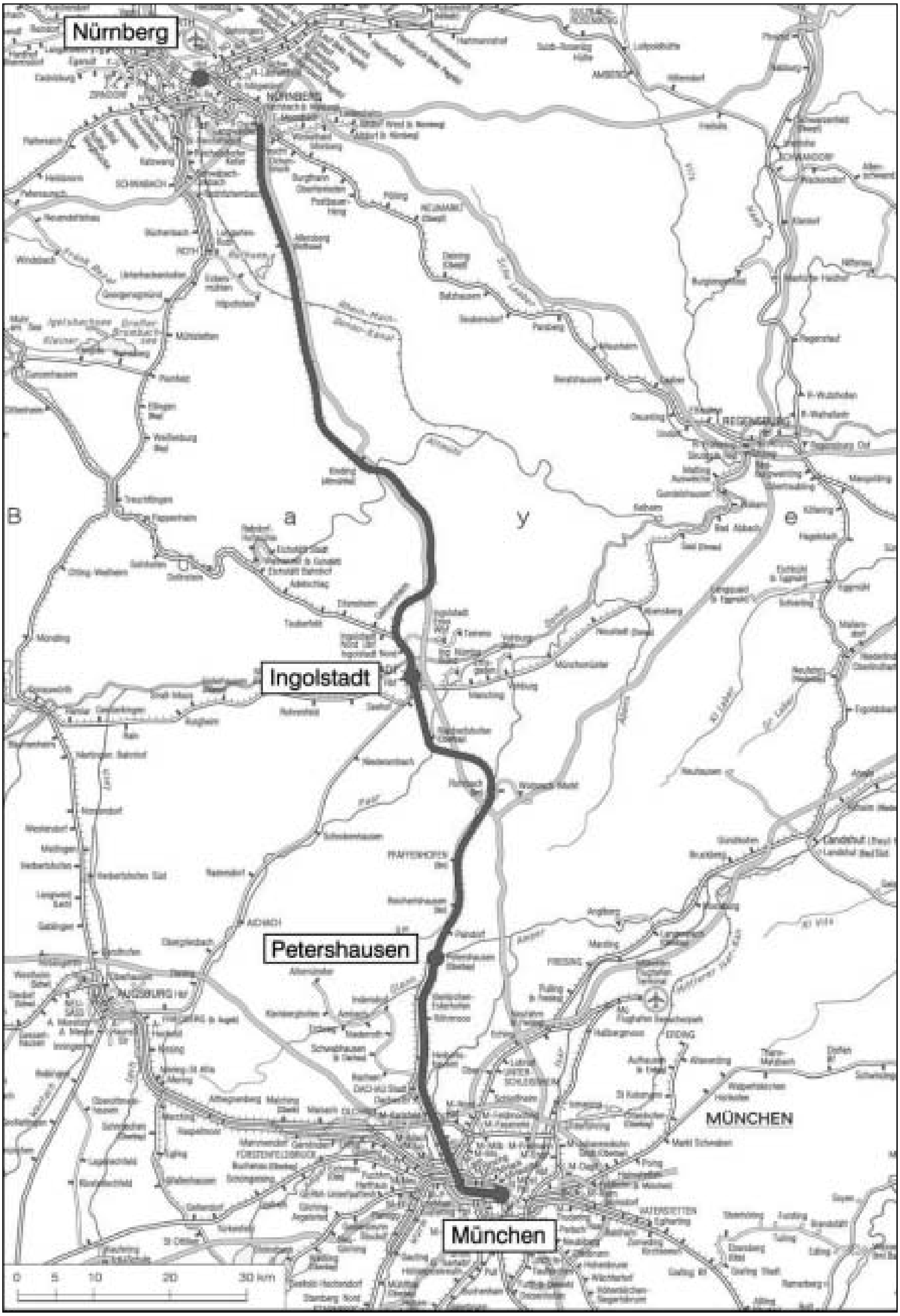
Teilinbetriebnahmen 2010:

- EÜ Wimpasing,
- EÜ München 38,
- 2-gleisiger Abschnitt Ampfing–Altmühldorf,

Bauaktivitäten 2010:

- Innbrücke:
  - Widerlager und Flußpfeiler,
- Altötting–Burghausen:
  - Signalanlagen, Kabeltiefbau, Kabelverlegung,
  - Hochbaumodule 3 ESTW-A, Kreuzungsgleis Bf Kastl,
  - Mittelbahnsteig Bf Altötting, Mittelbahnsteig Bf Kastl,
  - Straßenbau an 4 technisch gesicherten Bahnübergängen,
- Ampfing–Altmühldorf:
  - Fertigstellung EÜ St 2091, EÜ Waldstraße, EÜ km 67,000,
  - Restarbeiten Gleisbau und Neuschienenschleifen,
  - Pflanzarbeiten, Restarbeiten bei Rampenanlage,
  - Neubau Schallschutzwände,
  - LST Softwareänderungen ESTW Dorfen und Mühldorf,
  - EVU Anschluss, Lärmschutzwände bis auf die transparenten Elemente.

B.4.22 Projekt Nr. 23 – NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung der Anbindung Münchens und des südbayerischen Raumes Richtung Norden, Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung der Ballungsräume im Korridor Berlin–München bzw. auf der europäischen Achse Berlin–Verona–Mailand,
- Verkürzung der Fahrzeit Nürnberg–München auf rund eine Stunde.

NBS Nürnberg–Ingolstadt:

- Der Neubauabschnitt Nürnberg–Ingolstadt wurde für 300 km/h ausgelegt und dient sowohl dem Personen- als auch dem schnellen Güterverkehr. Die neue Strecke verläuft gemeinsam mit der Strecke Regensburg–Nürnberg bis Nürnberg-Fischbach und zweigt höhenfrei vor dem Bahnhof Feucht in südliche Richtung ab. Im weiteren Verlauf lehnt sie sich weitgehend an die BAB A 9 Berlin–München bis nördlich Ingolstadt an und schließt im Bahnhof Ingolstadt Nord an die Strecke München–Treuchtlingen an. Im Stadtbereich Ingolstadt wurde die Überquerung der Donau dreigleisig ausgebaut.

ABS Ingolstadt–München:

- Der Ausbauabschnitt Ingolstadt–München wird in folgenden Abschnitten mit den entsprechenden Parametern ausgebaut und kapazitiv aufgerüstet:
  - Ingolstadt–Rohrbach: 160 km/h,
  - Rohrbach–Petershausen: 190 km/h,
  - Petershausen–München-Obermenzing: 200 km/h,
- Im Zulauf auf München zwischen Petershausen und Obermenzing erfolgt ein drei- bzw. viergleisiger Ausbau. Die Kosten hierfür werden von Petershausen bis Dachau nach dem BSchwWAG finanziert. Die Finanzierung des Streckenabschnittes von Dachau bis München-Obermenzing erfolgt zu 50 Prozent über das Projekt Nr. 23 und zu 50 Prozent über den „S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrag“ mit dem Freistaat Bayern über den Streckenausbau im Großraum München zur Einführung des 10-Minuten-Takts der S-Bahn München.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 171 km,
  - Nürnberg–Ingolstadt: 89 km,
  - Ingolstadt–München: 82 km,
- Baulänge: 161 km,
  - Nürnberg–Ingolstadt: 83 km,
  - Ingolstadt–München: 78 km,
- Tunnel: 9 (Gesamtlänge 27,0 km),
- Brücken
  - Anzahl EÜ: 120,
  - Anzahl SÜ: 28,
- Entwurfsgeschwindigkeit:
  - NBS: 300 km/h,
  - ABS: 160–200 km/h,
- Fahrzeit:
  - vor Baubeginn: 98 Min.,
  - nach Bauende: 62 Min.,
- Gesamtkosten: 3 592 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
11	Fischbach–Feucht	abgeschlossen	19.12.1996	07.04.1994	02.04.1997	28.05.2006
21	Feucht–Allersberg	abgeschlossen		31.10.1996	03.09.1998	28.05.2006
31	Allersberg–Göggelsbuch	abgeschlossen		16.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
32	Göggelsbuch–Lay	abgeschlossen		18.02.1998	03.09.1998	28.05.2006
41	Lay–Lohen	abgeschlossen		28.11.1997	03.09.1998	28.05.2006
42	Lohen–Großhöbing	abgeschlossen		26.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
51	Großhöbing–Enkering	abgeschlossen		26.02.1996	03.09.1998	28.05.2006
52	Altmühltal	abgeschlossen		20.09.1996	03.09.1998	28.05.2006
53	Kinding–Denkendorf	abgeschlossen		29.07.1994	03.09.1998	28.05.2006
61	Denkendorf (67,000)	abgeschlossen		22.04.1997	03.09.1998	28.05.2006
62	Köschinger Forst	abgeschlossen		24.06.1998	03.09.1998	28.05.2006
63	Stammham	abgeschlossen		30.01.1998	03.09.1998	28.05.2006
71	Hepberg–Lenting	abgeschlossen		29.03.1996	03.09.1998	28.05.2006
72	Ingolstadt	abgeschlossen		26.02.1999	01.07.1999	28.05.2006
11M	Ingolstadt–Oberstimm	abgeschlossen		01.04.1996	03.09.1998	10.12.2006
24M	Bahnstromleitung Wolnzach	abgeschlossen		Maßnahme zurückgestellt		
31M2a	EÜ Schrobenhausener Straße	abgeschlossen		22.04.2005	01.10.2005	10.12.2006
31 M4	EÜ Mühlweg	abgeschlossen		31.10.2002	01.02.2003	08.02.2005
32 M	EÜ Uttenhofen	abgeschlossen		25.10.1995	01.03.1997	30.11.1998
51M	Petershausen	abgeschlossen		19.02.1999	01.04.2000	10.12.2006
61M	Esterhofen	abgeschlossen		19.11.1998	01.06.2000	10.12.2006
62M	Röhrmoos	abgeschlossen		27.10.1999	01.03.2001	10.12.2006
71M	Walpershofen–Dachau Nord	abgeschlossen		25.02.2002	20.03.2002	10.12.2006
81M	Dachau–Karlsfeld	abgeschlossen		21.02.2001	20.03.2002	10.12.2006
82M	Karlsfeld–Obermenzing	abgeschlossen		20.07.2001	20.03.2002	10.12.2006

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Zusammenfassung der Abschnitte für den Endausbau ABS Nord						
12 M (bisher 12 E)	Reichertshofen (km 80,0–km 70,0)	abgeschlossen	19.12.1996	03.2010	05.2010	vsl. 2013
23 M1 (bisher 23 E)	Rohrbach Herstellung Regelquerschnitt (km 70–km 59,6)	abgeschlossen		12.2009	*06.2011*	vsl. 2013
23 E (neu)	Rohrbach Dammsanierung nördlich Rohrbach km 61,54–km 62,1	abgeschlossen		*vsl. 2011*	*vsl. 2011*	vsl. 2013
31 E1	Pfaffenhofen (km 59,6–km 52,8)	abgeschlossen		11.2005	*08.2011*	vsl. 2013
31 M2 (bisher 31 E2)	Bf Pfaffenhofen (km 52,8 – km 48,4)	abgeschlossen		vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2013
31 E2 (neu)	Pfaffenhofen, Dr.-Wirzmüller-Straße (km 48,775)	abgeschlossen		vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2013
41 E	Reichertshausen (km 48,4–km 37,58)	abgeschlossen		02.2010	*06.2011*	vsl. 2013

Gesamtinbetriebnahme im Jahr 2006:

– NBS: 28. Mai 2006,

– ABS: 10. Dezember 2006 (zwischen Petershausen und München); die Realisierung des ABS-Abschnittes Nord (Ingolstadt–Petershausen) erfolgt teilweise nachlaufend (Endausbau),

Bauaktivitäten 2010:

– NBS allgemeine geringfügige Restarbeiten,

– ABS allgemeine geringfügige Restarbeiten.

Endausbau ABS Nord:

– im Bereich Bf. Reichertshofen (PFA 12 M) Beginn der Ausbaumaßnahmen am 17. Mai 2010.

B.4.23 Projekt Nr. 24 – ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen sowie Kapazitätssteigerung der Relation (Stuttgart–) Ulm–Friedrichshafen–Lindau–Österreich/Schweiz durch die Beseitigung eines Engpasses auf einem eingleisigen Streckenabschnitt mit hoher Zugbelegung und Verspätungsanfälligkeit.

Geplante Maßnahmen:

– 1. Baustufe:
  – Elektrifizierung Ulm–Lindau.
– weitere Baumaßnahme:
  – Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Friedrichshafen–Lindau-Aeschach.

Im Rahmen des Internationalen Projektes Nr. 7 ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau–BGr DE/AT (2. Baustufe) sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Streckenqualität vorgesehen.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 124 km,

– Gesamtkosten: 180 Mio. Euro.

Gesamtinvestitionssumme Elektrifizierung Entwurf mit Stand Dezember 2011. Es ist vorgesehen, dass die Finanzierung der 1. Baustufe zu 50 Prozent aus Nahverkehrsmitteln (§ 8 Absatz 2 BSWAG, Landesanteil Baden-Württemberg) und zu 50 Prozent aus Bedarfsplanmitteln des Bundes (§ 8 Absatz 1 BSWAG) erfolgen soll.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Elektrifizierung Ulm–Lindau[1]	offen	offen	vsl. 2014	offen	offen
	Langenargen–Lindau-Aeschbach	offen	offen	offen	offen	offen

[1] Für die weiterführenden Planungen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung hat das Land Baden-Württemberg mit der DB AG am 30. November 2009 eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Das Ergebnis dieser Planungen wird seitens der DB Netz AG im Jahr 2012 erwartet. Baurecht könnte im Jahr 2014 erlangt werden.

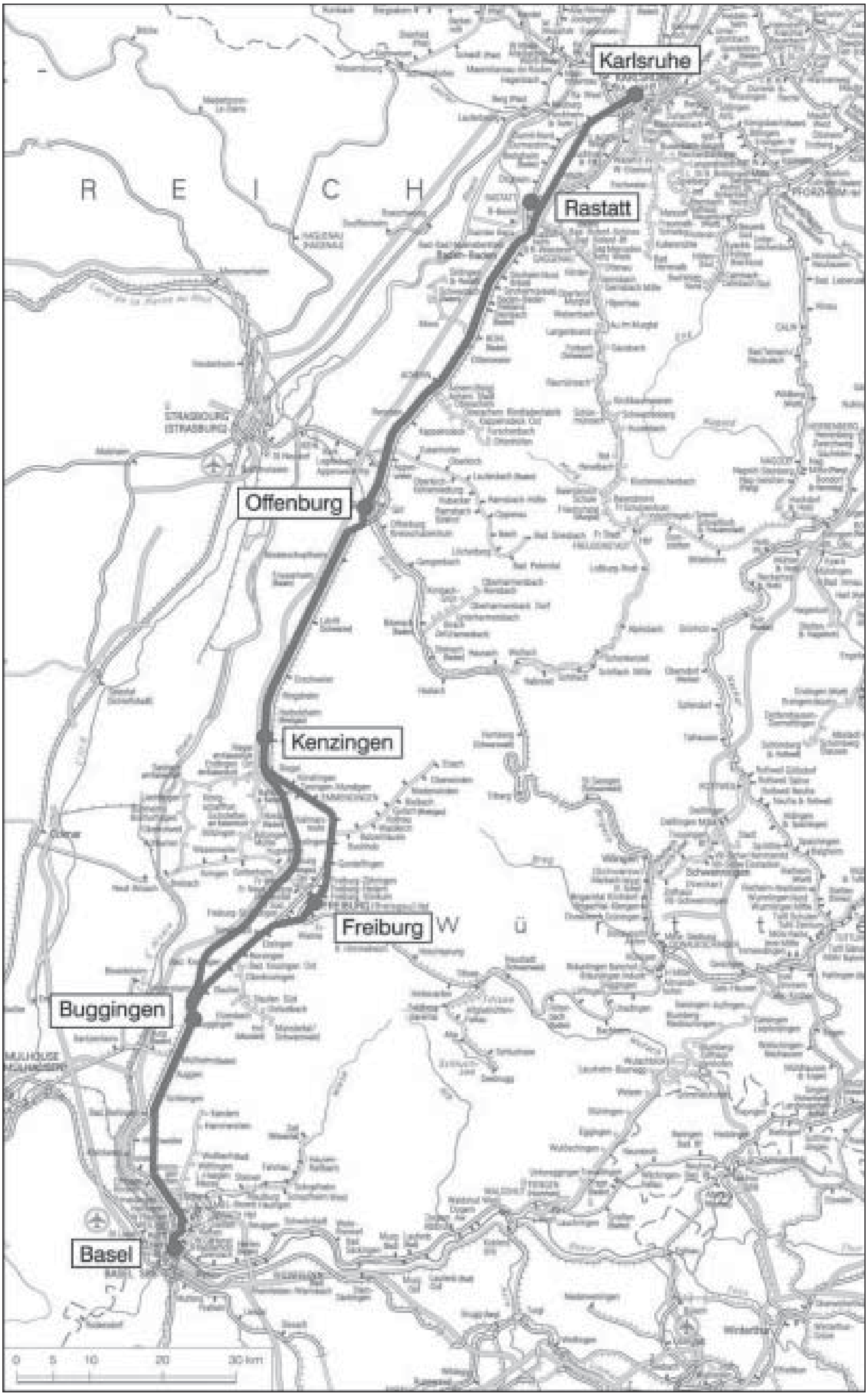
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.4.24 Projekt Nr. 25 – ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. und 2. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten. Beseitigung von Kapazitätsengpässen u. a. zur Verbesserung des Zulaufs zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz.

Geplante Maßnahmen Laufendes und fest disponiertes Vorhaben (1. Stufe):

– Viergleisiger Ausbau/Neubau Abschnitt Rastatt-Süd–Offenburg (NBS v_{max} = 250 km/h, vorhandene Rheintalbahn verbleibt bei v_{max} = 160 km/h),

Geplante Maßnahmen Neues Vorhaben (2. Stufe):

– Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Durmersheim (v_{max} = 160 km/h), Bau Abzw Basheide,
– Zweigleisiger Neubau Durmersheim (Abzw Basheide)–Rastatt (v_{max} = 250 km/h),
– Viergleisiger Ausbau/Neubau Offenburg–Kenzingen (NBS v_{max} = 250 km/h),
– Zweigleisiger Neubau (Güterumfahrung) Kenzingen–Buggingen (v_{max} = 160 km/h),
– Viergleisiger Ausbau/Neubau Buggingen–Basel einschl. Bau des zweiröhrigen 9 385 m langen Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Eimeldingen (NBS v_{max} = 250 km/h),
– Ausbau der Rheintalbahn Kenzingen–Freiburg–Buggingen (v_{max} = 200 km/h).

Ergänzend wurde zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rheintalbahn im Abschnitt Offenburg–Basel zunächst das BVWP-Pilotprojekt CIR-ELKE (Computer Integrated Railroading/Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) realisiert.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	190 km (über Freiburg), 182 km (über Güterbahn),
– Karlsruhe–Offenburg:	68 km,
– Offenburg–Basel:	122 km (über Freiburg), 114 km (über Güterbahn),
– Entwurfsgeschwindigkeit	
– NBS:	250 km/h,
– Ausbau Rheintalbahn:	200 km/h,
– Güterumfahrung Freiburg:	160 km/h,
– Fahrzeit:	
– vor Baubeginn:	100 Min.,
– nach Bauende:	69 Min.,
– Gesamtkosten:	5 743 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Verfahrensabläufe in den Baurechtsverfahren werden durch politische Einflussnahme, Untersuchungen von neuen Varianten (u. a. Kernforderungen der Region), Gesetzes- und Richtlinienänderungen verzögert. Daher ist eine Konkretisierung des Zeitpunktes der Planfeststellungsbeschlüsse (Baurecht) derzeit nicht möglich. Die zurückliegenden Einschätzungen mussten aus o. g. Gründen bereits mehrfach fortgeschrieben werden.

Aktuell hat sich der vom BMVBS und dem Land Baden-Württemberg eingerichtete Projektbeirat konstituiert und am 8. Februar 2011 seine 5. Sitzung abgehalten. Der Projektbeirat soll kurzfristig auf einen politischen Konsens hinarbeiten und eine möglichst einvernehmliche Lösung in Bezug auf die Kernforderungen der Region finden. Inwieweit die bisherige Planung infolgedessen geändert wird, bleibt dem Ergebnis des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

In seiner 5. Sitzung beschloss der Projektbeirat vertiefende Untersuchungen für einen Tunnel in Offenburg (Kernforderung 1) durchführen zu lassen sowie vergleichende Untersuchungen für eine autobahnparallele Trasse (Kernforderung 2) mit der Antragstrasse vorzunehmen. Dies erfordert zusätzliche Planungskosten von rund 1,3 Mio. Euro, die von Bund und Land finanziert werden.

Die Kernforderung 5 (Teiltieferlegung im Bereich Weil am Rhein/Haltingen) und 6 (Alle Güterzüge durch den Katzenbergtunnel) wurden in der 5. Sitzung des Projektbeirates abschließend beraten. Im Bereich Weil am Rhein/Haltingen (Kernforderung 5) werden zusätzliche lärmmindernde Maßnahmen umgesetzt. Eine Erhöhung der Kapazität durch den Katzenbergtunnel (Kernforderung 6) erfolgt durch eine Blockverdichtung. Beide ergänzenden Maßnahmen bedürfen weiterer zusätzlicher Investitionen in Höhe von rund 17,5 Mio. Euro, die ebenfalls von Bund und Land finanziert werden.

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Karlsruhe–Rastatt Süd	abgeschlossen	offen	10.01.1998 für Tunnel (rechts-kräftig) 19.03.1996 (Beschluss)	offen	offen
2–6	Rastatt Süd–Offenburg	abgeschlossen	28.07.1998	StA 2: 29.12.1997 StA 3: 13.12.1988 StA 4: 10.12.1987 StA 5: 10.06.1992 StA 6: 03.04.1990	06.1995 07.1990 12.12.1987 06.1992 08.1991	StA 2: 2004 StA 3-6: 2001
7.1	Offenburg–Offenburg Süd	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.2	Hohberg–Friesenheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.3	Lahr–Mahlberg	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
7.4	Ettenheim–Herbolzheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.0	Herbolzheim–Kenzingen	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.1	Riegel–March	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.2	Freiburg–Schallstadt	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
8.3	Bad Krozingen–Heitersheim	offen	offen	eingeleitet	offen	offen
9.0	Buggingen–Auggen	offen	30.07.2003/ APV	eingeleitet	offen	offen
9.1	Schliengen–Eimeldingen	abgeschlossen	30.07.2003/ APV	22.11.2002	09.12.2002	vsl. 2012
9.2	Haltingen–Weil	offen	30.07.2003/ APV sowie 13.09.2010	01.02.2010	05.02.2010	vsl. 2017 mit PfA 9.3
9.3	Basel Bad Bf	offen	30.07.2003/ APV sowie 13.09.2010	offen	offen	offen
ESTW Buggingen	Buggingen	offen	30.07.2003/ APV	31.03.2005	19.12.2007	07.11.2009

Teilinbetriebnahmen 2010:

- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen:
  - Anbindung Rheintalbahn neu Gleis Nord-Süd am 30. Januar 2010,
  - Anbindung Rheintalbahn neu Gleis Süd-Nord am 9. August 2010,

Bauaktivitäten 2010:

- Abschnitt Rastatt Süd–Offenburg: Durchführung von Restmaßnahmen außerhalb der Betriebsanlagen,
- Abschnitt Durmersheim–Rastatt: bauvorbereitende Maßnahmen, im Wesentlichen Flurneuordnungsverfahren, im Bündlungsabschnitt mit der Bundesstraße „B 36 neu“,
- Abschnitt Schliengen–Eimeldingen: Bau des Katzenbergtunnels einschl. der nördlichen und südlichen Anbindung an die bestehende Rheintalbahn.
- Baubeginn EÜ über Strecke 4411 (Weil/Rhein–Basel Bad Bf) (KP I-Maßnahme).

B.4.25 Projekt Nr. 26a – Kombinierter Verkehr (1. Stufe)

Abbildung 3

Umschlagbahnhöfe und Terminals des Kombinierten Verkehrs



Quelle:EBA, Ref. 44, Stand: 2008

Ziel ist es, den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Hierfür sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.

Neben dem Neu- und Ausbau von Umschlagbahnhöfen kann auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.

Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals

– der DB Netz AG nach dem BSWAG und
– von anderen privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr“ (März 1998 bis November 2002) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung ab November 2002 bis 2011).

Projektkenndaten:

1996 wurde zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG eine 1. Sammelvereinbarung (SV6/96) über den Neu- bzw. Ausbau der sieben nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 162,3 Mio. Euro):

– Köln-Eifeltor,
– Großbeeren,
– Basel,
– Kornwestheim,
– Erfurt,
– Karlsruhe,
– Leipzig.

Für den weiteren Ausbau des Terminalnetzes wurde 1997 eine 2. Sammelvereinbarung (SV 6/97) über den Neu- bzw. Ausbau der sechs nachfolgend genannten KV-Terminals abgeschlossen (Wertvolumen: 86,2 Mio. Euro):

– Bremerhaven CT III,
– Frankfurt/Main Ost,
– Glauchau,
– Magdeburg-Rothensee,
– Regensburg Ost,
– Rostock-Goorsdorf.

Die Projekte Glauchau, Magdeburg-Rothensee und Rostock-Goorsdorf wurden in Abstimmung mit dem BMVBS durch die DB Netz AG nicht mehr verfolgt.

Darüber hinaus wurde eine Einzelvereinbarung für das KV-Terminal Ulm-Nord (Dornstadt) abgeschlossen.

Für die Aufnahme von Vorhaben zum weiteren Ausbau des Terminalnetzes im Rahmen des Projektes „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)“, Nr. N 29, des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, Kategorie 1b) „Neue Vorhaben“, ist eine Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe) Voraussetzung. Diese Voraussetzung wurde mit Vorlage einer entsprechenden Studie im Januar 2007 erfüllt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1. Sammelvereinbarung (SV 06/1996; abgeschlossen am 25.07.1996):						
	Köln-Eifeltor; 2. und 3. Realisierungsstufe	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1997	1997	III. Quartal 2000
	Großbeeren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	25.07.1996	28.06.1995	09.1996	09.1998
	Basel	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	05.1999
	Kornwestheim	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	08.1998
	Erfurt	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	09.1996	03.1999
	Karlsruhe	abgeschlossen	25.07.1996	vor 1996	12.1996	05.1998
	Leipzig Wahren (1. Modul, 1. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	25.07.1996	13.06.1995	1997	II. Quartal 2001
2. Sammelvereinbarung (SV 06/1997; abgeschlossen am 21.07.1997):						
	Bremerhafen CT III	abgeschlossen	21.07.1997	17.02.1997	2002	05.2003
	Frankfurt/Main Ost	abgeschlossen	21.07.1997	07.1995	01.2003	22.09.2004
	Regensburg Ost	abgeschlossen	21.07.1997	12.12.1996	09.1998	12.2000
weitere Sammelvereinbarungen:						
	Leipzig Wahren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	SV 1/2004	11.07.1997	vor 2005	IV. Quartal 2005
	Großbeeren (1. Modul, 2. Realisierungsstufe)	abgeschlossen	SV 1/2005	17.02.2005	03.2006	22.12.2006
Einzelvereinbarung:						
	Ulm-Nord (Dornstadt)	abgeschlossen	30.09.2004	12.07.2002	10.2004	18.07.2005

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– 1. Sammelvereinbarung: keine,
– 2. Sammelvereinbarung: keine,
– weitere Sammelvereinbarungen: keine,
– Einzelvereinbarung: keine.

B.4.26 Projekt Nr. 26b – Rangierbahnhöfe (1. Stufe)

Ziel der 1. Stufe[1] ist die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen (ZBA). Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen:

– modernste Brems- und Fördertechnik,
– rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,
– rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,
– rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,
– funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.

Damit wird erreicht:

– Optimierung der Produktionsabläufe,
– Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
– Verbesserung der Rangierqualität,
– Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte:

Modernisierung der ZBA:

– Mannheim West/Ost-System,
– Gremberg Nord/Süd-System,
– Gremberg Süd/Nord-System,
– Hagen-Vorhalle,
– Seelze Ost/West-System.

Zur Finanzierung der Modernisierungsmaßnahmen in den 5 ZBA haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, das Bundesministerium der Finanzen und die DB Netz AG am 24. Juli 2001 die Sammelvereinbarung 17/2001 abgeschlossen. Das geplante Investitionsvolumen des Bundes zur Modernisierung der 5 ZBA beträgt 169,5 Mio. Euro; die Gesamtkosten werden 199 Mio. Euro veranschlagt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Nord-Süd	Gremberg Nord/ Süd	abgeschlossen	24.07.2001	05.04.2002	05.2004	08.2009
Süd-Nord	Gremberg Süd/ Nord	abgeschlossen	24.07.2001	19.11.2007	02.2008	vsl. 2013
	Hagen-Vorhalle	abgeschlossen	24.07.2001	04.2001	09.08.2004	*01.2011*

Die Inbetriebnahme der ZBA Mannheim West/Ost-System erfolgte im Dezember 2004, die der ZBA Seelze Ost/West-System im November 2005.

[1] Im BVWP 1992 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP 1992 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der aktuelle BVWP 2003 kennt ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entspricht dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP 1992.

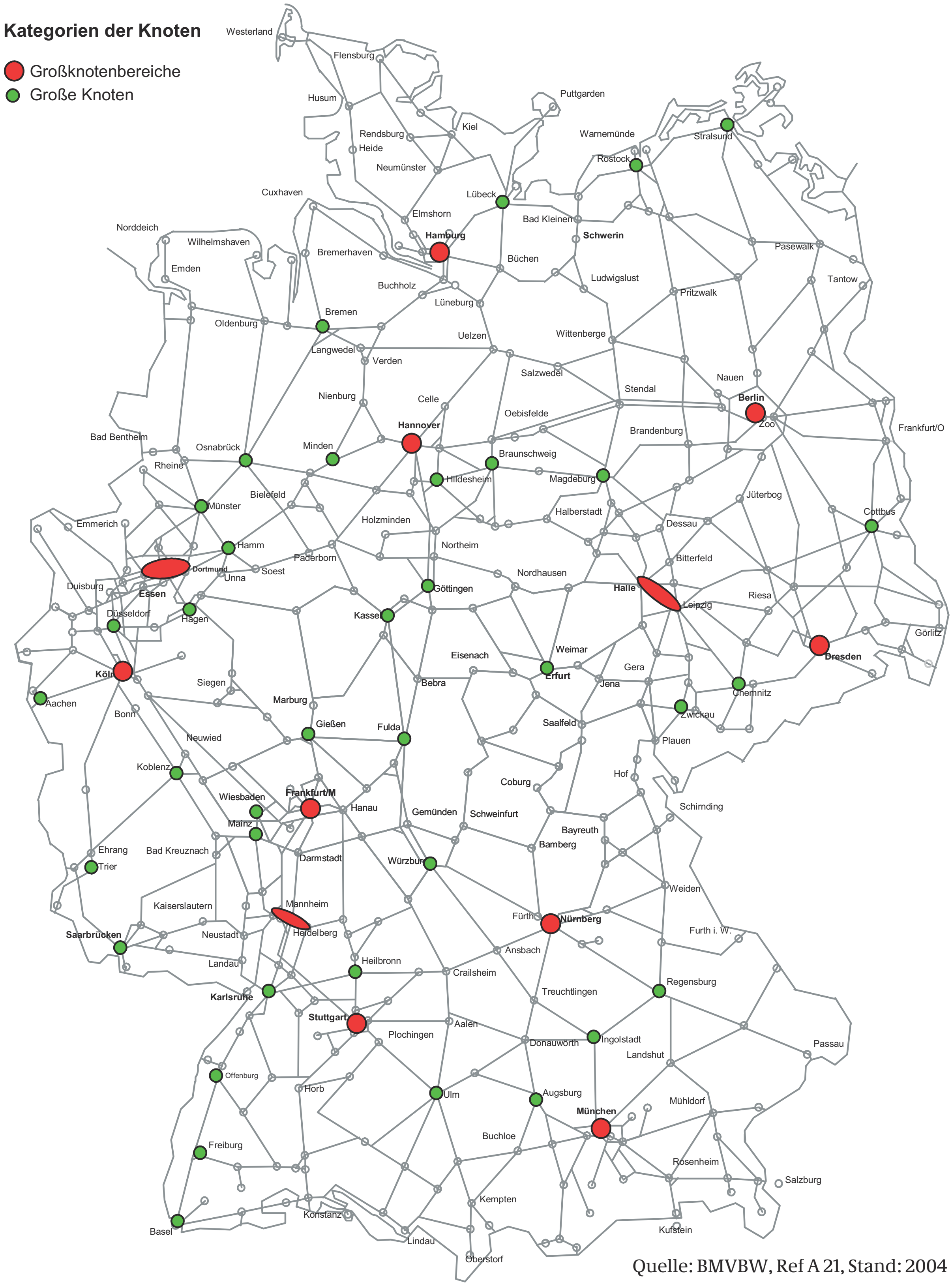
Teilinbetriebnahmen 2010:

- Gremberg Süd/Nord
  - Inbetriebnahme Ablauf- und Bremssteuerung,

Bauaktivitäten 2010:

- Gremberg Süd/Nord:
  - Einbau Förderanlagen,
  - Einbau Richtungs-/Gefälleausgleichsbremsen,
  - Neubau Ablaufsteuerrechner,
  - Testbetrieb der funkferngesteuerten Abdrücklok,
- Hagen-Vorhalle:
  - Einrichtung Funklokbetrieb.

B.4.27 Projekt Nr. 27a – Ausbau von Knoten (1. Stufe: Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)



Quelle: BMVBW, Ref A 21, Stand: 2004

Mit dem Ausbau von Knoten verbundene Ziele sind die Rationalisierung und Modernisierung wichtiger Personenfernverkehrsanlagen, die Verbesserung der Leistungsfähigkeit, die Senkung der Betriebskosten und die Qualitätsverbesserung der Betriebsführung.

In den Knoten sind folgende Maßnahmen geplant:

- Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik (ESTW),
- Rationalisierung und Erneuerung der Gleisanlagen,
- Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der ABS und NBS,
- Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr.

Projektkenndaten Knoten Dresden

- 1. Baustufe: ESTW Dresden Hbf,
- 2. Baustufe Knoten Dresden:
  - Rationalisierung und Optimierung Spurplan Dresden Hbf,
  - ESTW-Ausrüstung Dresden-Altstadt und Anbindung an die BZ Leipzig.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Stufe: Dresden, ESTW Dresden Hbf	abgeschlossen	20.10.1997	vor 1998	08.1998	28.10.2000
	2. Stufe: Endzustand Dresden Hbf	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- keine.

Projektkenndaten Knoten Erfurt

- ESTW Erfurt,
- Herstellung des durchrationalisierten Spurplans,
- Umbau der Personenverkehrsanlagen,
- Anpassung vorhandener Ingenieurbauwerke,
- Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Einbindung der Neubaustrecken VDE Nr. 8.1 Ebensfeld–Erfurt und VDE Nr. 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig in den Knoten Erfurt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Stufe: ESTW Erfurt	abgeschlossen		vor 1999	vor 1999	03.1999
5.1	2. Stufe: Bahnhof Erfurt km 107,7–km 109,6	abgeschlossen	10.12.2004	08.09.1995	*06.11.2001*	*vsl. 2011*
5.1	Einbindung VDE 8.1/8.2 Bahnhof Erfurt, km 104,9–km 109,6	abgeschlossen	22.12.2009	08.09.1995	01.04.2009	vsl. 2017

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine

Bauaktivitäten 2010:

– Teilabschluss Bauphase II von 9 Bauphasen zur Einbindung VDE 8.1/8.2.

Projektkenndaten Knoten Halle/Leipzig, 1. Ausbaustufe

– Errichtung ESTW Leipzig,

– Anpassung/Teilrationalisierung des Spurplanes im Knoten Leipzig und tangierende Maßnahmen zur Einbindung des City-Tunnels Leipzig in den Leipziger Hauptbahnhof,

– Kreuzungsbauwerk Leipzig-Thekla,

– Zusammenhangsmaßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td></td><td>ESTW Leipzig, 1. Baustufe, UZ Leipzig-Ost, UZ Leipzig Hbf sowie Zusammenhangs-maßnahmen mit der S-Bahn Halle (S)–Leipzig</td><td>abgeschlossen</td><td rowspan="3">27.08.2001</td><td>20.10.1998</td><td>01.03.2002</td><td>19.09.2004</td></tr>
<tr><td></td><td>Krbw Leipzig-Thekla</td><td>abgeschlossen</td><td>29.06.2001</td><td>01.03.2002</td><td>30.06.2004</td></tr>
<tr><td></td><td>Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig, Teil 1</td><td>abgeschlossen</td><td>01.04.2008</td><td>01.2009</td><td>vsl. 2013</td></tr>
<tr><td></td><td>Tangierende Maßnahmen City-Tunnel Leipzig, Teil 2</td><td>abgeschlossen</td><td></td><td>17.09.2008</td><td>01.2009</td><td>vsl. 2012</td></tr>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Anpassung Spurplan zur Anbindung der Nord- und Westrampe des CTL im Leipzig Hbf,

– Errichtung Kreuzungsbauwerk „Magdeburg Thüringer Bahnhof (MTh)“,

– Errichtung Schaltposten Leipzig.

Projektkenndaten Knoten Magdeburg

1. Baustufe:

– ESTW Magdeburg (realisiert, Restmaßnahmen in Realisierung),

2. Baustufe:

– Umbau der Gleisanlagen im Knoten insbesondere zur Verbesserung des Güter- und Personenverkehrs:
  – Spurplanumgestaltung in Magdeburg Hbf und Bf Biederitz (nur Anpassung an vorhandenen Spurplan Infolge Neubau EÜ Ehle),
  – Oberbaumaßnahmen,
  – Erneuerung von sechs Eisenbahnüberführungen,
  – Erneuerung von Oberleitungsanlagen,
  – Bau eines 50 Hz-Mittelspannungsrings,
  – Erneuerung der LST-Anlagen Bf Schönebeck-Salzelmen und Anbindung an die UZ Schönebeck.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td colspan="7">1. Baustufe:</td></tr>
<tr><td></td><td>ESTW Magdeburg</td><td>abgeschlossen</td><td>25.06.2001</td><td>vor 2001</td><td>25.04.2001</td><td>21.03.2004[1]</td></tr>
<tr><td colspan="7">2. Baustufe:</td></tr>
<tr><td>2.1.1</td><td>01.11 Südwestkopf Magdeburg Hbf (BA 1201, BA 1207)</td><td>abgeschlossen</td><td>26.11.2007</td><td>08.12.2006</td><td>08.2007</td><td>12.2008</td></tr>
<tr><td>2.1.2</td><td>61.12 EÜ Ernst-Reuter-Allee + Güterzuggleise 10–13</td><td>abgeschlossen</td><td>26.11.2007</td><td>vsl. 2012</td><td>vsl. 2013</td><td>vsl. 2016</td></tr>
<tr><td>2.1.3</td><td>21.51 Maßnahmen aus PRA 5 (Ehlebrücke)</td><td>abgeschlossen</td><td>26.11.2007</td><td>16.02.2011</td><td>02.2011</td><td>vsl. 2013</td></tr>
<tr><td>2.1.4</td><td>31.13 Erweiterung Bf Schönebeck-Salzelmen mit ESTW-Technik</td><td>abgeschlossen</td><td>26.11.2007</td><td>12.2010</td><td>08.2010 [2]</td><td>08.2011</td></tr>
<tr><td>2.1.5</td><td>40.14 Weicheneinbau Bf Magdeburg-Neustadt</td><td>abgeschlossen</td><td>26.11.2007</td><td>05.2009</td><td>01.2010</td><td>06.2010</td></tr>
<tr><td>2.1.6</td><td>50.16 Bz Bf Magdeburg-Buckau, Bft MD-Fermersleben</td><td>abgeschlossen</td><td>26.11.2007</td><td>04.2009</td><td>04.2010</td><td>11.2010</td></tr>
<tr><td rowspan="3">2.1.7</td><td>61.11 Bf Magdeburg Hbf, Umbau Spurplan Mitte</td><td>abgeschlossen</td><td rowspan="3">26.11.2007</td><td rowspan="3">vsl. 2011</td><td rowspan="3">vsl. 2013</td><td rowspan="3">vsl. 2016</td></tr>
<tr><td>61.19 Errichtung des Mittelspannungsringes, Abschnitt B neu (Anlagen der DB Energie GmbH)</td><td>offen</td></tr>
<tr><td>61.30 Anpassung der Personenverkehrsanlagen und der technischen Ausrüstung im Bf Magdeburg Hbf (Anlagen DB Station&Service AG)</td><td>offen</td></tr>
</table>

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
2.2.1	70.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Nord	offen	26.11.2007	vsl. 2014	vsl. 2017	vsl. 2018
	70.12 Ersatzneubau EÜ Walther-Rathenau-Straße	offen				
	70.13 Ersatzneubau EÜ Lorenzweg	offen				
	70.19 Errichtung des Mittel-spannungsringes, Ab-schnitt C (Anlagen der DB Energie GmbH)	Maßnahme wird im Zuge einer Neuord-nung im PFA 2.1.7 realisiert				
2.3.1	80.11 Bf Magdeburg Hbf – Umbau Spurplan Süd bis Bf Magdeburg-Buckau Pbf	offen	26.11.2007	vsl. 2014	vsl. 2017	vsl. 2018
	80.12 Ersatzneubau EÜ Hallische Straße					
2.3.2	90.13 Ersatzneubau EÜ Erich-Weinert-Straße	abgeschlossen	26.11.2007	*23.02.2011*	*03.2011*	vsl. 2013

[1] Datum der Gesamtinbetriebnahme: 21. März 2004: Drei Inbetriebnahmen (jeweils zu einer Unterzentrale) wie folgt: UZ Hbf am 22. März 2003; UZ Biederitz am 30. November 2003 und UZ Schönebeck am 21. März 2004

[2] bauvorbereitende Maßnahmen für BÜ km 3,5; für andere Maßnahmen liegt Planfeststellungsbeschluss vor.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Umbauarbeiten Bf Magdeburg-Buckau.

B.4.28 Projekt Nr. 27b – Ausbau des Knotens Berlin



Zielsetzung:

– Entwicklung eines auf die Bewältigung der Verkehrsaufgaben für die Hauptstadt Berlin und ihr Umland in Brandenburg ausgerichteten Bahnnetzes in der Stadt. Wiederherstellung und Erneuerung des teilweise stillgelegten bzw. unterbrochenen Grundnetzes der Eisenbahn in der Stadt (Zulaufstrecken, nördlicher Innenring, Stadtbahn), Neubau der Nord-Süd-Verbindung mit Untertunnelung der City und Errichtung des Hauptbahnhofs als Rückgrat des Schienenverkehrs in der Hauptstadt. Enge Abstimmung mit den parallel zu realisierenden Maßnahmen der S-Bahn Berlin.

Nord-Süd-Verbindung

Projektkenndaten:

- Viergleisiger Neubau der Nord-Süd-Verbindung vom Norddreieck am Berliner Innenring bis Prellerweg, südlich des Bahnhofes Südkreuz,
- Neubau Hauptbahnhof, Regionalbahnhof Potsdamer Platz, Bahnhof Südkreuz,
- Einbau moderner Signal- und Telekommunikationsanlagen mit Anschluss an die Betriebszentrale Berlin.
- Streckenlänge: 9,52 km,
- Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h (Tunnel),
- Tunnel/Trogbauwerk: 3,6 km,
- Gesamtkosten: 2 787 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
NSV	Km 1,7+52N Abzweig Wedding–km 7,7+77 Preller-weg	abgeschlossen	26.08.1997	12.09.1995	01.12.1994 (bvM)	28.05.2006

Inbetriebnahme:

- Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006,

Bauaktivitäten 2010:

- Grunderwerb,
- Erhöhung Geländer an den Tunnelportalen,
- Ersatzmaßnahme (LBP) Hellersdorfer Graben.

Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt)

Projektkenndaten:

- Wiederaufbau und Elektrifizierung ehemals vorhandener Anlagen (nördlicher Innenring von Halensee bis Schönhauser Allee, Nordkreuzbündelung der von Norden kommenden Strecken und Verteilung in Richtung Stadt),
- Lückenschluss im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Süd-Tunnels im zentralen Bereich,
- Streckenlänge: 33,3 km,
- Ausbaugeschwindigkeiten
  - Strecke 6107: (aus Richtung Spandau nach Berlin Hauptbahnhof), 160 km/h
  - Strecke 6081: (ab km 4,2 im Abschnitt Bornholmer Straße–Pankow Richtung Karower Kreuz), 160 km/h
  - Strecke 6170: (Ringgleise einschl. des 3. Gleises von Spandau nach Charlottenburg Gbf Strecke 6179), 100 km/h
- Gesamtkosten: 494 Mio. Euro.

Projektstand

Inbetriebnahme:

– Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006. Das Vorhaben ist abgeschlossen.

Nordkreuz–Birkenwerder

Projektkenndaten:

– Zweigleisiger Wiederaufbau der so genannten „Nordbahn" zwischen dem Bf Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Berliner Außenring (Birkenwerder),

– Ausbau des Bf. Birkenwerder mit Errichtung eines separaten Regionalbahnsteiges an den Fernbahngleisen bei Beibehaltung des S-Bahnsteiges und Trennung der Stromsysteme von Fernbahn und S-Bahn.

– Streckenlänge: 18,8 km,

– Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,

– Gesamtkosten: 268 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Gesundbrunnen–Berliner Außenring	Vorentwurfs-planung	offen	offen	offen	offen
	Bahnhof Birkenwerder	Vorentwurfs-planung	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

– Bauaktivitäten 2010:

– keine.

Nordkreuz–Karow

Projektkenndaten:

1. Baustufe:

– Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn von km 4,2 bis Bf Blankenburg (km 8,79) für 160 km/h,

– Erneuerung der Leit-, Sicherungs- und Telekommunikationstechnik (ESTW),

– Anschluss an Betriebszentrale Berlin,

2. Baustufe:

– Zweigleisiger Ausbau der Fernbahn ab Bf Blankenburg bis km 11,9 für 160 km/h,

– Anpassung an die Verbindungskurven im Karower Kreuz,

– Erneuerung von 5 Eisenbahnüberführungen,

– 2. Ausbaustufe des ESTW-A Karow,

– Streckenlänge (1. und 2. Baustufe): 7,7 km,

– Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h,

– Gesamtkosten:
  – 1. Baustufe: 49,8 Mio. Euro,
  – 2. Baustufe: 88,2 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Nordkreuz–Karow, 1. Baustufe	abgeschlossen	27.12.2001	06.2000 bis 09.2005	02.2003 bis 10.2005	28.05.2006
	Nordkreuz–Karow, 2. Baustufe	abgeschlossen	offen	vsl. 2013	vsl. 2015	vsl. 2019

Teilinbetriebnahmen 2010:

– Keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

Südkreuz–Blankenfelde

Projektkenndaten:

– Wiederaufbau und Elektrifizierung als zweigleisige Strecke, von der S-Bahn getrennte Fernbahnstrecke mit teilweiser Verlegung vorhandener S-Bahnanlagen auf Teilabschnitten,

– Bau der Mahlower Kurve (1. Gleis, 2. Gleis wird im Rahmen der Finanzierung BBI erstellt),

– BÜ-Auflösung,

– ESTW-Technik,

– Elektrifizierung Re 200,

– Umbau Bahnhof Blankenfelde,

– Streckenlänge: 14,2 km,

– Ausbaugeschwindigkeiten: 160–200 km/h,

– Gesamtkosten: 529 Mio. Euro.

– Projekterweiterung: Übernahme von Restleistungen aus den Vorhaben Nord-Süd-Verbindung und Südkreuz-Ludwigsfelde in den neuen BA 4 des Vorhabens Südkreuz-Blankenfelde (km 4,059–6,062).

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Land Berlin km 6,062 (nördl. Bf. Attilastraße)–km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)</td><td rowspan="3">Die vorliegende Entwurfsplanung aus 1997 wurde überarbeitet hinsichtlich Schall, Erschütterungen und LBP</td><td rowspan="3">offen</td><td>offen</td><td rowspan="3">offen</td><td rowspan="3">offen</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Land Berlin km 12,300 (südl. EÜ Schichauweg)–km 14,762 (LGr)</td><td>offen</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Land Brandenburg km 14,762 (LGr)–km 20,262 (südl. Bf Blankenfelde), einschließlich Mahlower Kurve</td><td>offen</td></tr>
</table>

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

Südkreuz–Ludwigsfelde

Projektkenndaten:

– Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung der Strecke,
– Errichtung von Regionalbahnhöfen in Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren.
– Streckenlänge: 16,9 km,
– Ausbaugeschwindigkeiten: 160–200 km/h,
– Gesamtkosten: 191 Mio. Euro.

Projektstand

Inbetriebnahme:

– Die Inbetriebnahme erfolgte am 28. Mai 2006. Das Vorhaben ist abgeschlossen.

Staaken–Friedrichstraße–Ostbahnhof

Projektkenndaten:

– Einführung der NBS/ABS Hannover–Berlin und der ABS Hamburg–Berlin im Raum Spandau,
– viergleisiger Ausbau im Bereich Ruhleben–Spandau,
– Wiederherstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit Spandau–Charlottenburg einschließlich Elektrifizierung,
– Sanierung der gemeinsamen Viaduktstrecke S-Bahn/Fernbahn Zoo–Humboldthafen–Ostbahnhof (ca. 8 km) einschließlich Elektrifizierung,
– ca. 100 Sanierungen bzw. Neubauten von Brücken, Tunneln und Durchlässen,
– Neubau Bahnhof Spandau am Standort Klosterstraße,
– Neubau Havelbrücke Spandau,
– Gleisfelderweiterung Westkopf Ostbahnhof (Verlängerung der Fernbahnsteige).
– Streckenlänge
  – Staaken–Friedrichstraße 20,8 km,
  – Friedrichstraße–Ostbahnhof 5,3 km,
– Ausbaugeschwindigkeiten:
  – Staaken–Zool. Garten 200–100 km/h fallend,
  – Zool. Garten–Ostbahnhof 60 km/h,
– Gesamtkosten 1 053 Mio. Euro.

Projektstand

– Die Inbetriebnahme erfolgte 1998,

Bauaktivitäten 2010:

– Restarbeiten, Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Flughafenanbindung Schönefeld

Projektkenndaten:

- Bau einer ca. 15 km langen, zweigleisigen und elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring (BAR) über den Flughafen bis zur Strecke Berlin-Görlitz und Einbindung mit 2 eingleisigen Verbindungskurven,
- Verlängerung der bestehenden S-Bahnstrecke vom Bahnhof Schönefeld (alt) über den BAR und eine ca. 4 km lange Neubaustrecke bis zum Flughafen,
- Errichtung eines Bahnhofs unter dem Terminal mit 2 Bahnsteigen (4 Gleise Länge 405 m), für Fern- und Regionalverkehr und einem S-Bahnsteig (2 Gleise, Länge ca. 150 m) sowie einer oberirdischen eingleisigen Kehranlage für Regionalzüge,
- Bau eines gemeinsamen ca. 3,0 km langen Tunnelbauwerks für Regional-, Fern- und S-Bahnverkehr unter dem Flughafen hindurch,
- Neubau und Einbindung des 2. Gleises der Mahlower Nord-Ost-Kurve in die Dresdner Bahn (Südkreuz–Blankenfelde) und den BAR,
- Cargoanschlüsse für Luftfracht und Tanklager östlich des Flughafenbahnhofs,
- Gesamtkosten: 670 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Westanbindung	Berliner Außen-ring–Flughafen	abgeschlossen	05.09.2006	13.08.2004	07.2006	*30.10.2011*
Mitte	unmittelbarer Flughafenbereich			13.08.2004	07.2006	*30.10.2011*
Ostanbindung	Flughafen–Görlitzer Bahn	abgeschlossen		19.02.2010	02.2010	*30.10.2011*
2. Gleis Mahlower Kurve	Anbindung Dresdner Bahn	abgeschlossen		abhängig vom Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn (läuft seit 1997)		

Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- PFA Mitte und West: Rohbau, Oberbau und Bahntechnik, Rohbau Tunnelbahnhof fertig gestellt,
- PFA Ost: Ingenieurbau, Oberbau, Bahntechnik.

Nauen–Spandau

Projektkenndaten:

- Lückenschluss zwischen Berlin-Spandau West und Albrechtshof,
- zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Albrechtshof–Brieselang,
- Sanierung bzw. Neubau der Ingenieurbauwerke,
- Elektrifizierung des Abschnitts Spandau–Albrechtshof,
- Modernisierung der Sicherungstechnik.
- Streckenlänge 19 km,
- Ausbaugeschwindigkeit 160 km/h,
- Gesamtkosten 189 Mio. Euro.

Projektstand

Das Vorhaben ist abgeschlossen.

Umbau Bf Ostkreuz (Fernbahnanteil)

Projektkenndaten:

– Erneuerung des Oberbaus, des Bahnkörpers sowie sämtlicher Ingenieurbauwerke, Anpassung der Ausrüstungstechnik an den geänderten Spurplan,

– Entsprechende Gestaltung für Personen mit Nutzungsschwierigkeiten,

– Errichtung von 2 Regionalbahnsteigen,

– Beseitigung spannungsloser Gleisabschnitte.

– Ausbaugeschwindigkeit: 120 km/h,

– Gesamtkosten: 157 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
PFA 1	Ostbahnhof–Ostkreuz	abgeschlossen	25.09.2006	30.10.2006	17.01.2006 (bvM)	vsl. 2017
PFA 2	Ostkreuz–Bahnbögen Rummelsburg	abgeschlossen	25.09.2006	*vsl. 2011*	*vsl. 2011*	vsl. 2017

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Gründungsarbeiten Bahnsteig F mit Vorarbeiten für die Hallendachkonstruktion,

– Baubeginn Kreuzungsbauwerk Vollringtunnel.

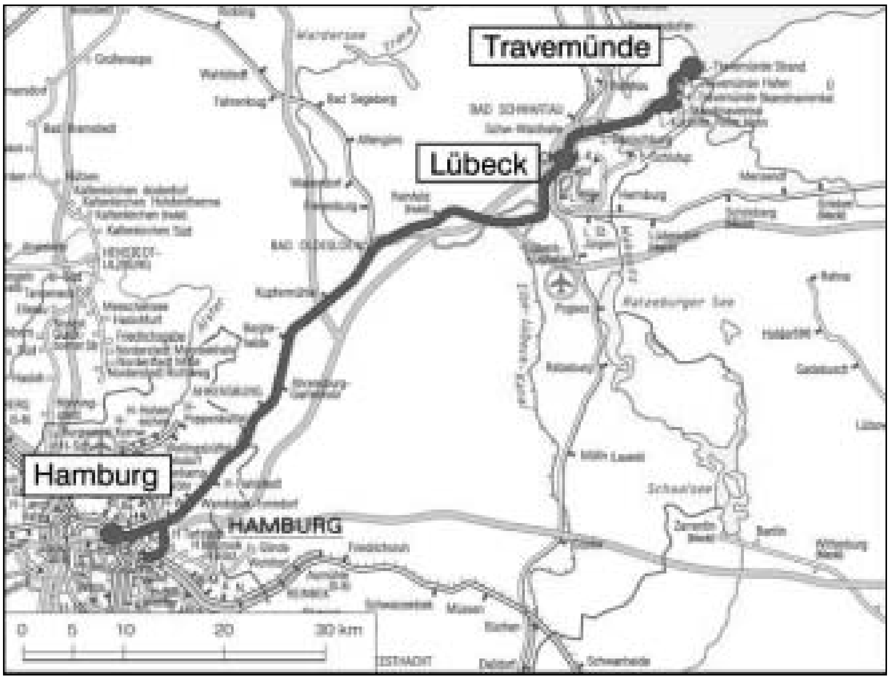
B.5 Neue Vorhaben

Tabelle 9

Vordringlicher Bedarf Schiene –Neue Vorhaben

Nr.	Maßnahmen	Anmerkung
1	ABS Hamburg–Lübeck	
2	ABS Neumünster–Bad Oldesloe	
3	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen	
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover	
5	ABS Rotenburg–Minden	
6	ABS Uelzen–Stendal	
7	ABS Minden–Haste, ABS/NBS Haste–Seelze	
8	ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)	
9	ABS (Amsterdam–) BGr DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)	
10	ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)	
11	ABS Hoyerswerda–Horka–BGr DE/PL	
12	ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	
13	NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar	
14	ABS Augsburg–München (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 21
15	ABS/NBS Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 25
16	ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/BGr DE/CZ (–Prag)	
17	ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz	
18	ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 5
19	ABS (Venlo–) BGr DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen	
20	ABS Düsseldorf–Duisburg	
21	ABS München–Mühldorf–Freilassing (2. Baustufe)	siehe hierzu Laufende und fest disponierte Vorhaben 22
22	ABS Münster–Lünen (–Dortmund)	
23	ABS Neu-Ulm–Augsburg	
24	ABS Berlin–Görlitz	
25	ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)	
26	ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/CH	
27	ABS München–Lindau–BGr DE/AT	
28	Ausbau von Knoten (2. Stufe): Frankfurt/Main, Mannheim, München, Hamburg, Bremen	
29	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe) KV-Neubau: Lehrte, Nürnberg, Duisburg Ruhrort, KV-Ausbau: Hamburg, Köln, Kornwestheim, München, Regensburg, Rangierbahnhöfe: Halle, Oberhausen	
30	SPNV	Die einzelnen Vorhaben stimmt die DB AG mit den Ländern ab, siehe Textziffer B.2.4
31	Internationale Projekte nach Vorliegen der Voraussetzungen: ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden (deutsche Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung)	

B.5.1 Projekt Nr. 1 – ABS Hamburg–Lübeck



Verkehrliche Zielsetzung:

– Beseitigung des kapazitiven Engpasses im Knoten Hamburg für die Durchführung des Güterverkehrs. Erweiterung der Kapazitäten der Strecke Hamburg–Lübeck und Lübeck Hbf–Lübeck-Travemünde.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn (v_{max} = 80 km/h), elektrifiziert,
– Zweigleisiger Ausbau Verbindungskurve Hamburg-Horn–Hamburg-Wandsbek (v_{max} = 80 km/h), elektrifiziert,
– Elektrifizierung Hamburg–Lübeck–Lübeck-Travemünde (v_{max} = 160 km/h),
– Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau Waldhalle und Lübeck-Kücknitz.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 85 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 80/160 km/h,
– Fahrzeitgewinn (nach Bauende)
  – SGV: 12,3 Min.,
  – SPNV (RE/R): 5,4/8,7 Min.,
  – SPFV (160 km/h): max. 2,6 Min.,
– Gesamtkosten: 218 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Zweigleisiger Ausbau zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Hamburg-Horn (v_{max} = 80 km/h):						
1.1	HH-Rothenburgsort (km 19,98)–Bille (km 18,90)	abgeschlossen	09.03.2005	03.2004	11.2005	09.2007
1.2	HH-Horn (km 16,65)–Bille (km 18,90)	abgeschlossen	09.03.2005	05.2004	11.2005	09.2007
Elektrifizierung Hamburg–Lübeck/Lübeck-Travemünde (v_{max} = 160 km/h) Zweigleisiger Ausbau zwischen Schwartau Waldhalle und Lübeck-Kücknitz:						
1	Hansestadt Hamburg (km 47,025–km 62,800)	abgeschlossen		10.03.2004	04.09.2006	12.2008
2	Kreis Stormarn (km 10,725–km 47,025)	abgeschlossen		18.03.2003	04.09.2006	12.2008
3	Hansestadt Lübeck (km 0,000–km 10,725)	abgeschlossen		11.03.2003	04.09.2006	12.2008
3.1	Umrichterwerk Lübeck	abgeschlossen	15.09.2005	01.10.2007	01.10.2007	12.2008
3.2	Schwartau Waldhalle–Lübeck-Kücknitz	abgeschlossen		31.07.2008	01.08.2008	07.2010
4	Bereich Travemünde einschl. Skandinavienkai (km 14,300–20,650)	abgeschlossen		29.11.2007	30.11.2007	12.2008

Der zweigleisige, elektrifizierte Abschnitt Hamburg–Lübeck wurde 2008 in Betrieb genommen.

Teilinbetriebnahmen 2010:

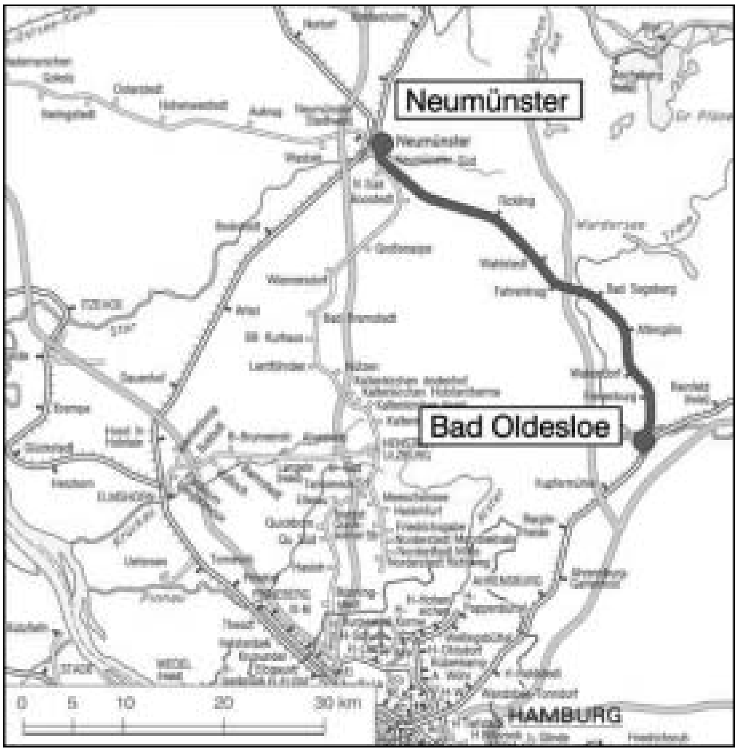
– Zweigleisigkeit Lübeck-Dänischburg–Lübeck-Kücknitz,

– Zweigleisigkeit Schwartau-Waldhalle–Lübeck-Dänischburg,

Bauaktivitäten 2010:

– Fertigstellung 2. Gleis Schwartau Waldhalle–Lübeck-Kücknitz.

B.5.2 Projekt Nr. 2 – ABS Neumünster–Bad Oldesloe



Verkehrliche Zielsetzung:

– Güterumfahrung für Hamburg insbesondere zur Entlastung des Knotens Hamburg.

Geplante Maßnahmen:

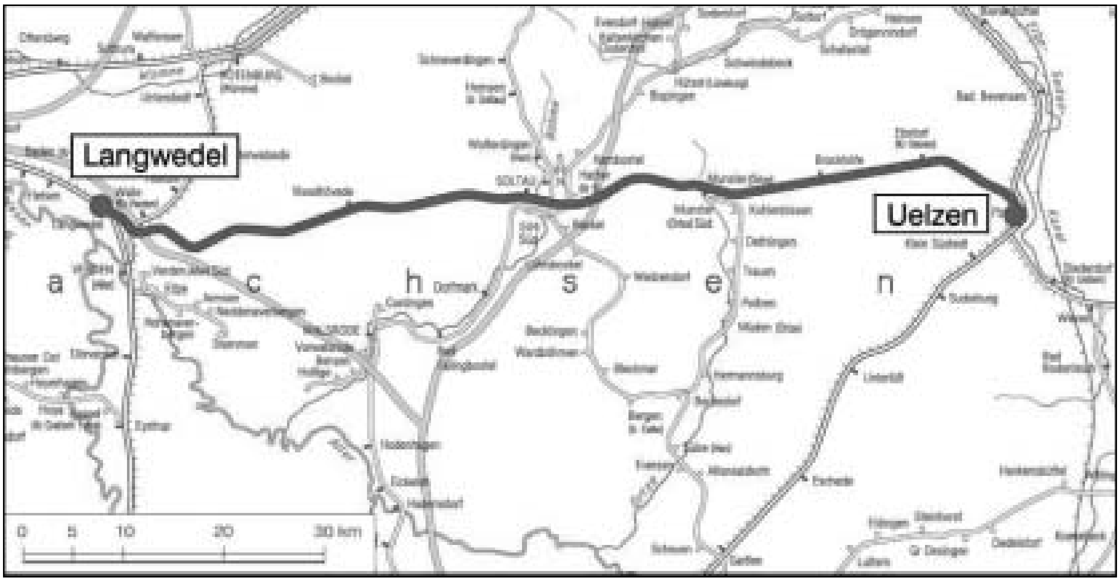
– Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Neumünster–Bad Oldesloe.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird nicht weiter verfolgt.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 45 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 304 Mio. Euro.

B.5.3 Projekt Nr. 3 – ABS Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen



ABS Langwedel–Uelzen

Verkehrliche Zielsetzung:

– Qualitative und kapazitive Ertüchtigung und Verbesserung der Anbindung der Bremer Häfen an Berlin und Mitteldeutschland, Verbesserung des Nahverkehrsangebotes.

Geplante Maßnahmen:

– Ertüchtigung der Strecke für v_{max} = 120 km/h,

– Elektrifizierung,

– Bau des ESTW Soltau.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird nicht weiter verfolgt.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	97 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h
– Gesamtkosten (ohne Oldenburg–Wilhelmshaven):	227 Mio. Euro.

ABS Oldenburg–Wilhelmshaven



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der Anbindung Wilhelmshavens (JadeWeserPort) durch Ertüchtigung der Strecke (durchgehende Zweigleisigkeit von Oldenburg bis Sande, Elektrifizierung) sowie Ausbau der Streckenabschnitte nördlich Sande (Sande–Weißer Floh–Ölweiche).

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 68 km,
  – Oldenburg–Sande: 45 km,
  – Sande–Wilhelmshaven: 7 km,
  – Sande–Weißer Floh–Ölweiche 16 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit 120 km/h,
– Gesamtkosten (ohne ABS Langwedel–Uelzen sowie ohne 1. Baustufe): 582 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfsplanung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetriebnahme
1. Baustufe:						
Wiederherstellung Befahrbarkeit mit 100 km/h	Oldenburg–Wilhelmshaven	abgeschlossen	SV	entfällt	03.2003	12.2003

2. Baustufe:						
Anbindung JadeWeserPort	LST-Ausrüstung Nordstrecke, Neubau Kreuzungsbahnhof Accum, Untergrundertüchtigung Sande–Weißer Floh.					
Planungs-abschnitt 1	Strecke 1540, km 3,6–km 5,0	begonnen	04.03.2009	vsl. 2011	vsl. 2012	vsl. 2013
Planungs-abschnitt 2	Strecke 1540, km 0,0–km 6,0; Strecke 1532, km 0,0–km 10,6; Strecke 1553, km 0,0–km 0,6	abgeschlossen	04.03.2009	11.2009	*01.2010*	*01.2011*
Umfahrung Sande	Strecke 1540, km 0,5–km 3,8	offen	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2016
3. Baustufe:						
PFA 1	Oldenburg, Str. 1522, km 0,841–km 9,722	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2012	offen	offen
PFA 2, Zweigleisigkeit	Rastede–Hahn, Str. 1522, km 9,722–21,236	Entwurfs-planung abge-schlossen	*04.05.2011*	*02.08.2011*	*08.2011*	vsl. 2012
PFA 2, Elektrifizie-rung	Rastede–Hahn, Str. 1522, km 9,722–21,236	Vorplanung abgeschlossen	offen	*02.08.2011*	offen	offen
PFA 3, Zweigleisigkeit	Jaderberg–Varel, Str. 1522, km 21,236–35,200	Entwurfs-planung abge-schlossen	*04.05.2011*	*02.08.2011*	*08.2011*	vsl. 2012
PFA 3, Elektrifizie-rung	Jaderberg–Varel, Str. 1522, km 21,236–35,200	Vorplanung abgeschlossen	offen	*02.08.2011*	offen	offen
PFA 4	Varel–Sande, Str. 1522, km 35,200–45,374	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2014	offen	offen
PFA 5	Sande–Wilhelms-haven, Str. 1522, km 45,374–52,351	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2016	offen	offen
PFA 6	Sande–Oelweiche, Str. 1540, km 3,733–5,067 Str. 1552, km 0,000–10,598 Str. 1553, km 0,000–0,400	Vorplanung abgeschlossen	offen	vsl. 2015	offen	offen

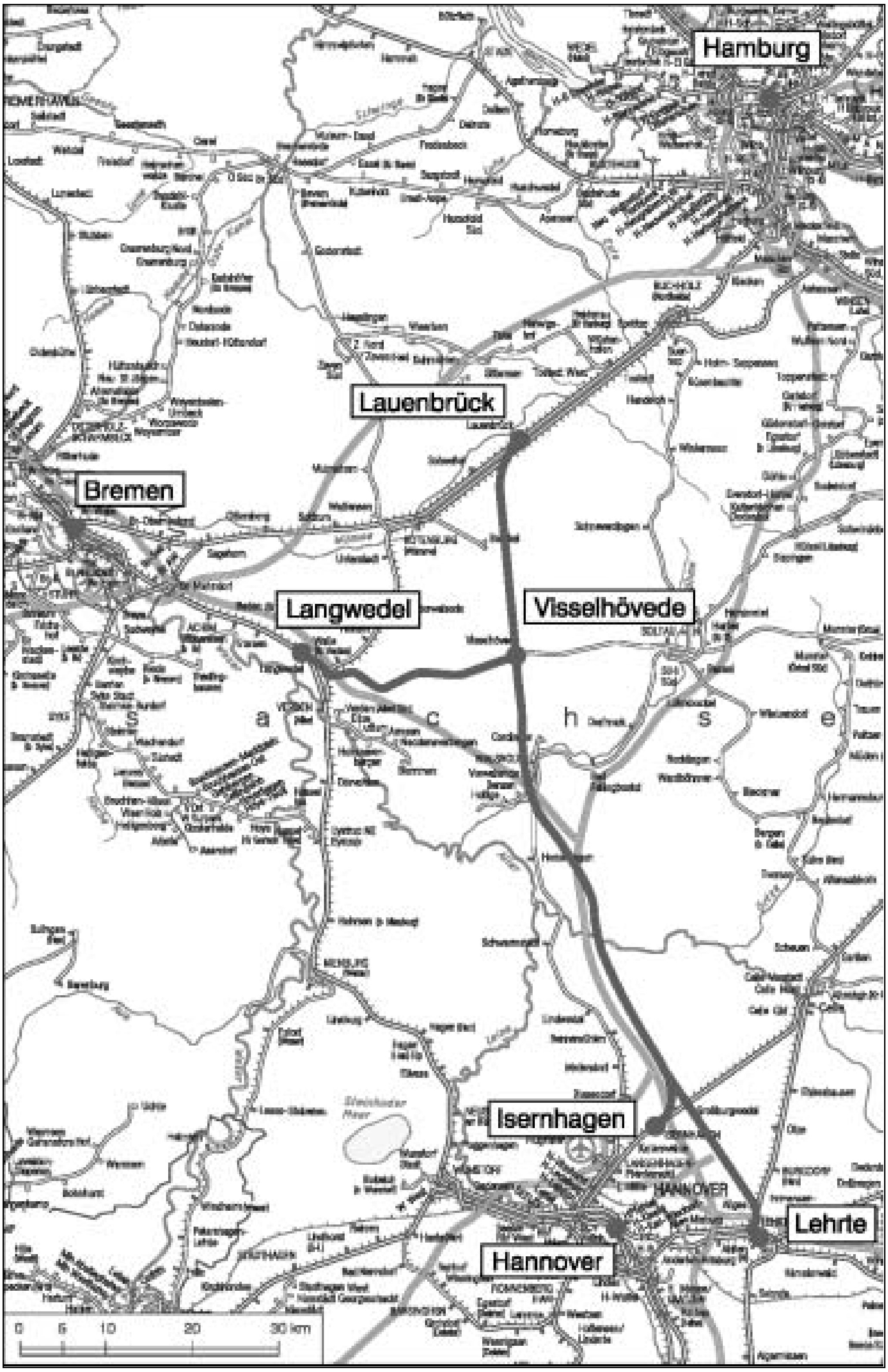
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Baustufe II, Planungsabschnitt 2
  – Oberbauerneuerung Abzw Weißer Floh–Bf Ölweiche einschl. Einbau Planumsschutzschicht,
  – Erneuerung von 10 Durchlässen,
  – Neubau Kreuzungsbahnhof Accum und Betriebsbahnhof Ölweiche,
  – Signaltechnische Ausrüstung der Strecke.

B.5.4 Projekt Nr. 4 – ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover



Verkehrliche Zielsetzung nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– Kapazitive Erweiterung der Korridore Hamburg–Hannover und Bremen–Hannover,
– Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

Geplante Maßnahmen Neubaustrecke:

– Zweigleisige Schnellfahrstrecke für v_{max} = 250 km/h (92,1 km) zwischen Lauenbrück und Isernhagen (Hannover),
– Durchbindung der Strecke (ca. 20 km) in Richtung Lehrte mit Überführung der Strecke Hannover–Celle zur Vermeidung von Güterzugfahrten durch Hannover Hbf.

Geplante Maßnahmen Ausbaustrecke:

– Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung (ca. 20 km) für v_{max} = 160 km/h der Strecke 1960 vom Raum Visselhövede nach Langwedel für die Verbindung Bremen–Hannover.

Bahnstrom:

– Neubau einer 110-kV-Leitung sowie dreier Unterwerke.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:
  – Lauenbrück–Isernhagen: 92 km (NBS),
  – Langwedel–Visselhövede: 22 km (ABS),
– Entwurfsgeschwindigkeit
  – NBS: 250 km/h,
  – ABS: 160 km/h,
– Fahrzeit Hamburg–Hannover
  – vor Baubeginn: 69 Min.,
  – nach Bauende: 56 Min.,
– Fahrzeit Bremen–Hannover
  – vor Baubeginn: 57 Min.,
  – nach Bauende: 50 Min.,
– Gesamtkosten: 1 496 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe[1]</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td></td><td>Schnellfahrstrecke Lauenbrück–Isernhagen</td><td rowspan="4">Vorentwurfs-planung wird überarbeitet</td><td rowspan="4">offen</td><td rowspan="4">offen</td><td rowspan="4">offen</td><td rowspan="4">offen</td></tr>
<tr><td></td><td>Durchbindung der Schnell-fahrstrecke auf ca. 20 km in Richtung Lehrte</td></tr>
<tr><td></td><td>Visselhövede–Langwedel</td></tr>
<tr><td></td><td>Neubau einer 110-KV-Leitung sowie dreier Unterwerke</td></tr>
</table>

* Planungsvereinbarung über Vor- und Entwurfsplanung wurde am 30. Dezember 2009 schlussgezeichnet.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.5.5 Projekt Nr. 5 – ABS Rotenburg–Minden



Verkehrliche Zielsetzung:

- Entflechtung der schnellen und langsamen Verkehre: Ausbau der Strecken Hamburg–Rotenburg–Verden–Nienburg–Minden als Vorrangstrecke für Verkehre mit niedrigem Geschwindigkeitsniveau.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau Verden–Rotenburg,
- Zweigleisiger Ausbau Nienburg–Minden.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge
  - Verden–Rotenburg: 27 km,
  - Nienburg–Minden: 53 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 357 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

<table>
<tr><th>Nr. PFA</th><th>Örtlichkeit</th><th>Entwurfs-planung</th><th>Abschluss FinVe</th><th>Datum PFB</th><th>Baubeginn</th><th>Inbetrieb-nahme</th></tr>
<tr><td></td><td>Verden–Rotenburg</td><td rowspan="2">Vorentwurfs-planung 1998 abgeschlossen</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td><td rowspan="2">offen</td></tr>
<tr><td></td><td>Nienburg–Minden</td></tr>
</table>

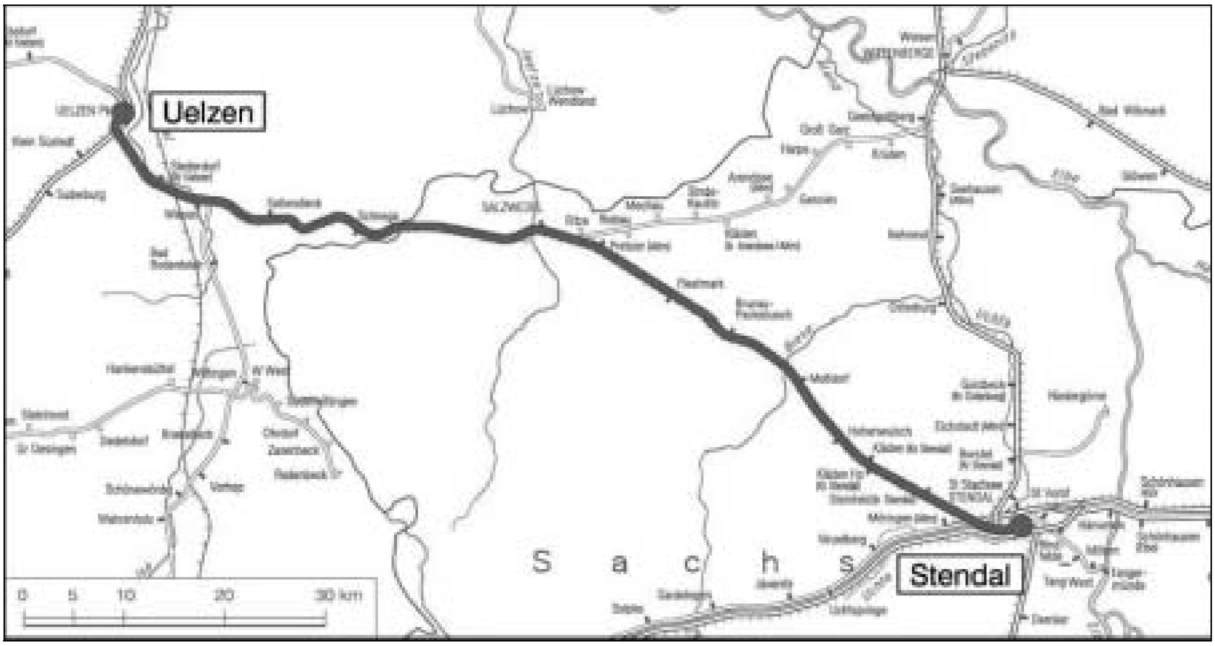
Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- keine.

B.5.6 Projekt Nr. 6 – ABS Uelzen–Stendal



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserte Verbindung der alten und neuen Bundesländer mit der Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen insbesondere für den Güterverkehr,
– Verbesserung im Regional- und Nahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Durchgehend zweigleisiger Ausbau.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 107 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
– Gesamtkosten: 272 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Radmin–Salzwedel (km 44,7–km54,6); zweigleisiger Ausbau	offen	*21.12.2011*	im Rahmen Vorhaben VDE 3	vsl. 2012	vsl. 2014
	Hohenwulsch–Brunau-Packebusch (km 20,3–km 31,5); zweigleisiger Ausbau	offen	*21.12.2011*	im Rahmen Vorhaben VDE 3	vsl. 2012	vsl. 2014

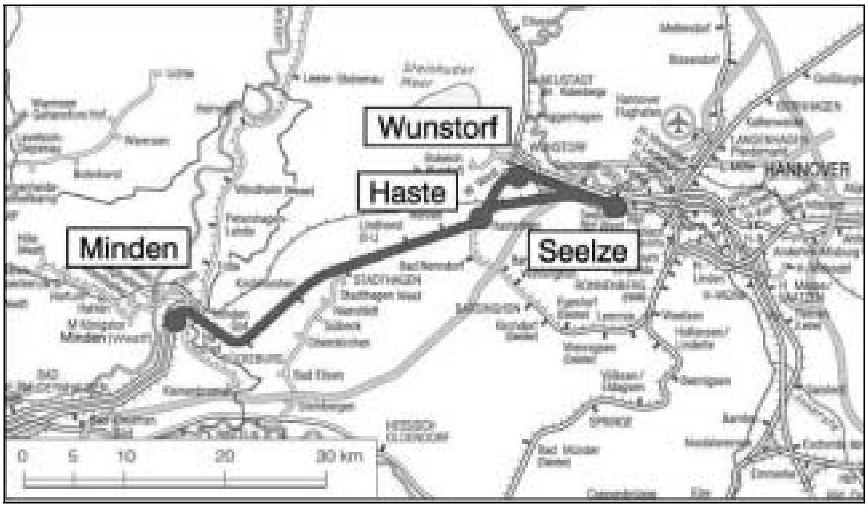
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.5.7 Projekt Nr. 7 – Minden–Haste/ABS/NBS Haste–Seelze



Verkehrliche Zielsetzung:

– Beseitigung des zweigleisigen Engpasses Wunstorf–Minden,

– geschwindigkeitsorientierte Entmischung der Verkehre zwischen Wolfsburg/Hannover und Löhne im Korridor Berlin–Hannover–Westdeutschland

– Verkürzung der Fahrzeit.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau Minden–Haste,

– Zweigleisige Ausbau-/Neubaustrecke Haste–Seelze.

Projektkenndaten:

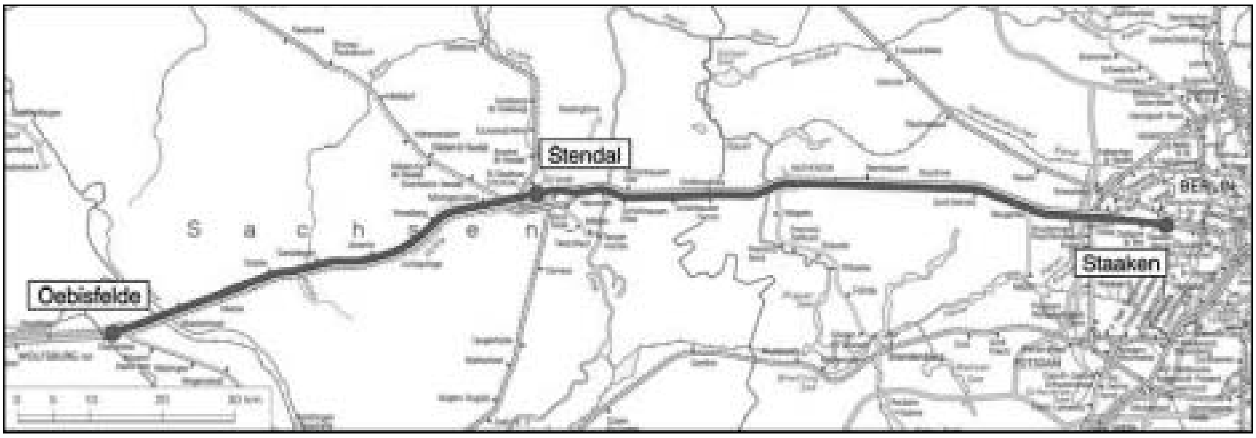
– Streckenlänge: ca. 71 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: bis zu 230 km/h,

– Gesamtkosten: 1 040 Mio. Euro.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird daher nicht weiter verfolgt.

B.5.8 Projekt Nr. 8 – ABS Hannover–Berlin (Stammstrecke Oebisfelde–Staaken)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Kapazitive Erweiterung des Korridors Hannover–Berlin für den Güterverkehr durch den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Stammstrecke,

– Verkürzung der Reisezeiten im Personennahverkehr und Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung der Stammstrecke.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– Elektrifizierung der Stammstrecke im Abschnitt Oebisfelde–Stendal–Wustermark einschließlich einer Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h,

– drittes Gleis im Trappenschongebiet zwischen Abzw. Bamme und Abzw. Ribbeck (Lückenschluss.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 141 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,

– Gesamtkosten: 293 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Elektrifizierung Oebisfelde–Stendal	offen	offen	offen	offen	offen
	Stendal–Wustermark	offen	offen	offen	offen	offen
	drittes Gleis Abzw. Bamme–Abzw. Ribbeck	offen	offen	offen	offen	offen

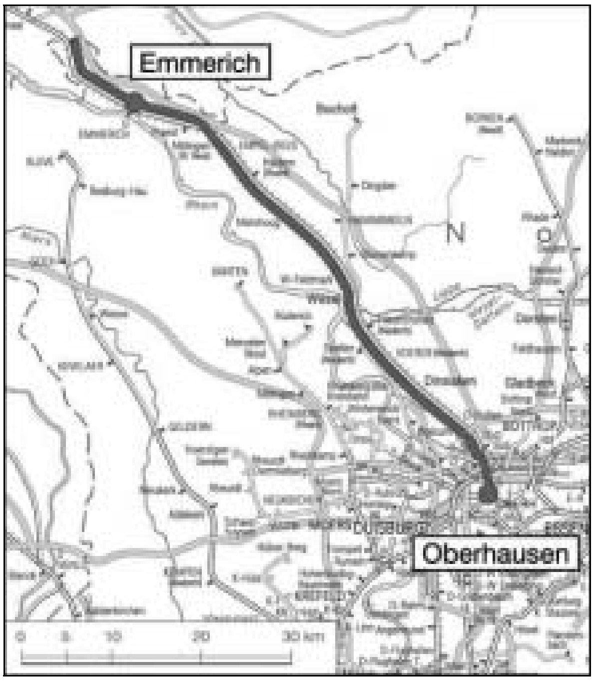
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.5.9 Projekt Nr. 9 – ABS (Amsterdam–) Grenze DE/NL–Emmerich–Oberhausen (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (Bilaterale Vereinbarung vom 31. August 1992).

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

- Zweigleisiger, höhenfreier Neubau einer Verbindungskurve Sterkrade–Oberhausen-Grafenbusch.
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Strecke
  - durch Verdichtung der Blockteilung,
  - durch Bau eines elektronischen Stellwerkes,
- Dreigleisiger Ausbau inkl. Bahnübergangsbeseitigungen.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 73 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h,
- Gesamtkosten: 1 711 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
I	ESTW Emmerich ohne Blockverdichtung; Wesel–LGr	abgeschlossen	08.12.2005	01.07.2008	12.2005	vsl. 2012
II	ESTW Emmerich ohne Blockverdichtung; Oberhausen-Sterkrade–Wesel	abgeschlossen	08.12.2005	10.2010	11.2010	vsl. 2012
III	Blockverdichtung	abgeschlossen	08.12.2005	vsl. 2012	vsl. 2012	vsl. 2013
IV	3-gleisiger Ausbau Oberhausen–Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
V	Stromsystemwechsel Emmerich	offen	offen	offen	offen	offen
VI	zweigleisige Verbindungs-kurve Oberhausen-Sterkrade–Grafenbusch	offen	offen	offen	offen	offen

Die am 15. Oktober 2004 in Betrieb genommenen niveaufreien Verbindungskurven im Großraum Oberhausen wurden bei den Maßnahmen „L 01“ (Restmaßnahmen < 50 Mio. Euro) eingestellt.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Tiefbau/Kabeltiefbau für das ESTW Emmerich (ohne Blockverdichtung).

B.5.10 Projekt Nr. 10 – ABS Hagen–Gießen (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reisezeiten für den Personenverkehr durch Ausbau der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen:

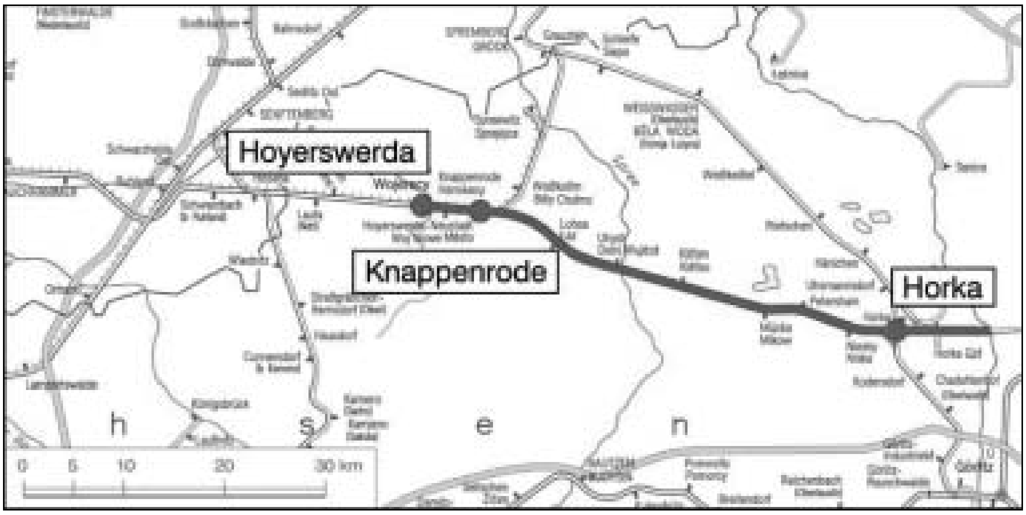
– Anpassung NeiTech für v_{max} = 160 km/h.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung 2010 kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit, es liegt aktuell keine Bestellung eines EVU für den NeiTech-Betrieb vor, nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird derzeit nicht weiter verfolgt.

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 176 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit: bis 160 km/h,
- Fahrzeit
  - vor Baubeginn: 125 Min.,
  - nach Bauende: 100 Min.,
- Gesamtkosten: 50 Mio. Euro.

B.5.11 Projekt Nr. 11 – ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze DE/PL



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Streckenkapazität insbesondere für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen,
– Verkürzung der Transportzeiten und damit Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung des Abschnitts Knappenrode–Horka–BGr DE/PL,
– Ausrüstung mit ESTW-Technik,
– Errichtung der Bahnstromversorgung.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 53 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 406 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Bau-beginn	Inbetrieb-nahme
1	Bf Knappenrode	abgeschlossen	offen	*01.04.2011*	offen	offen
2a	Knappenrode–Niesky (a)	abgeschlossen	offen	*vsl. 10.2011*	offen	offen
2b	Niesky–Horka Gbf (a)	abgeschlossen	offen	*vsl. 12.2011*	offen	offen
3	Gbf Horka–BGr DE/PL	abgeschlossen	offen	vsl. 2012	offen	offen

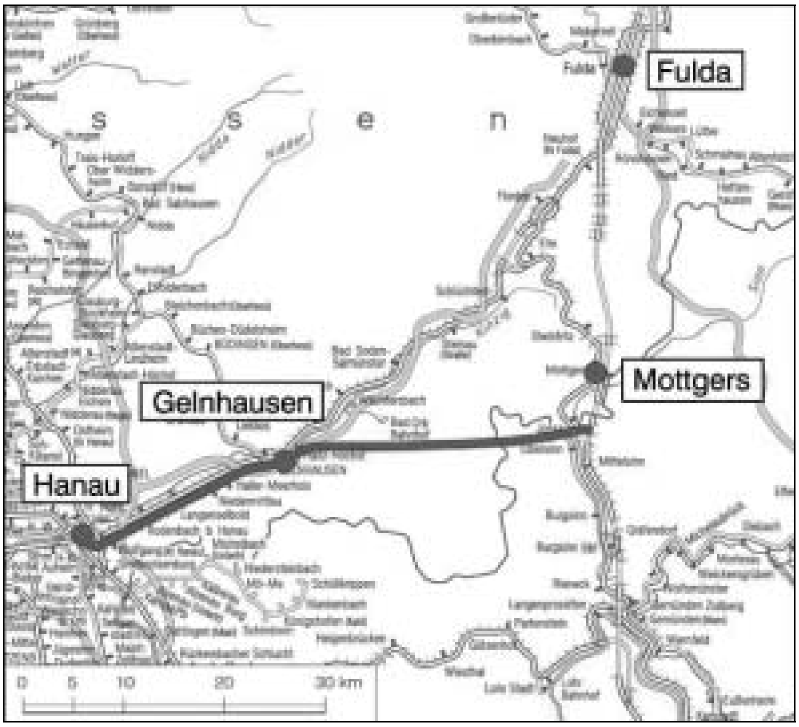
Teilinbetriebnahmen 2010:

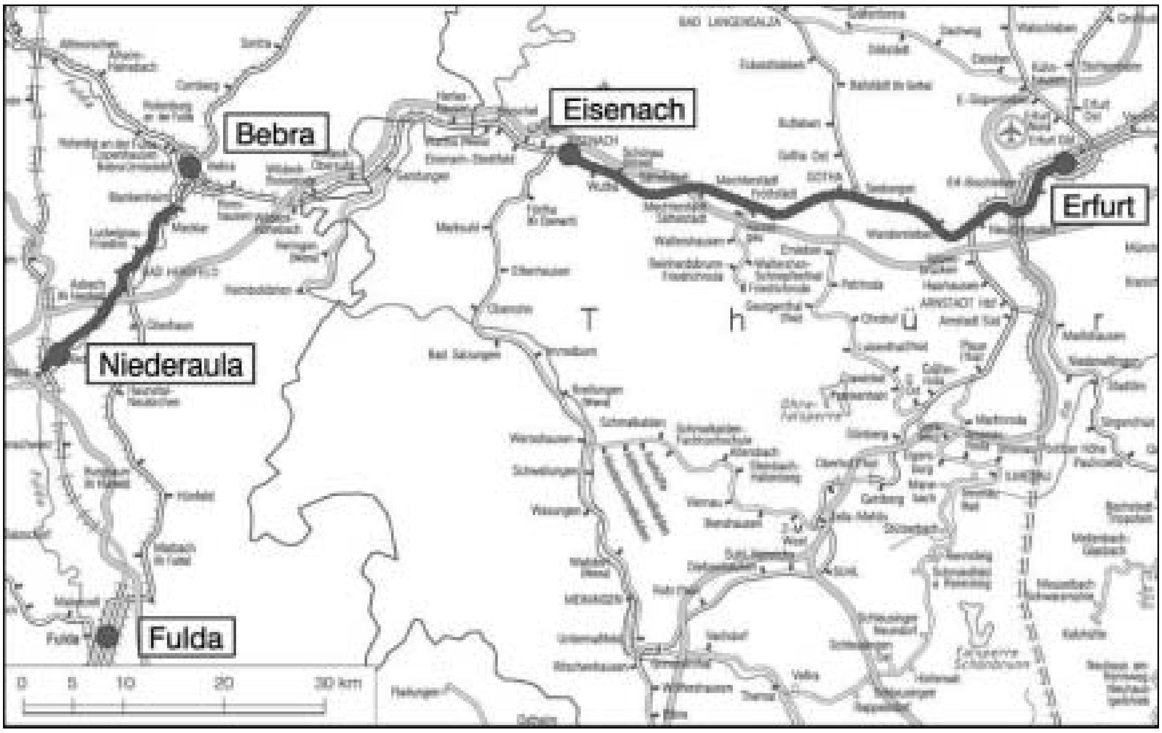
– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Bauvorbereitende Maßnahmen ab 12. Dezember 2010 (SV 7) zur Absicherung der Maßnahme der Lausitzer- und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV) zur Untergrundsanierung in Lohsa.

B.5.12 Projekt Nr. 12 – ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt





Verkehrliche Zielsetzung:

– Entmischung der Verkehre und damit Beschleunigung des Personenfernverkehrs.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– viergleisiger Ausbau Hanau–Gelnhausen (v_{max} = 200 km/h),

– zweigleisige NBS Gelnhausen an die SFS Fulda–Würzburg mit höhenfreien Verbindungskurven in Richtung Fulda und Würzburg (v_{max} = 250 km/h),
– zweigleisige Verbindungskurve Niederaula (v_{max} = 160 km/h),
– zweigleisiger Ausbau Niederaula–Bad Hersfeld, Elektrifizierung (v_{max} = 160 km/h),
– viergleisiger Ausbau Bad Hersfeld–Blankenheim (v_{max} = 160 km/h),
– Ertüchtigung der vorhandenen zweigleisigen Strecke Eisenach–Erfurt (v_{max} = 200 km/h).

Projektkenndaten:
– Gesamtkosten: 3 144 Mio. Euro.
– Die räumliche Lage der Streckenführung steht noch nicht fest.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Hanau–Gelnhausen	Vorstudien wurden abgeschlossen	offen	offen	offen	offen
	NBS Gelnhausen–Mottgers					
	Verbindungskurve Niederaula					
	Niederaula–Bad Hersfeld					
	Bad Hersfeld–Blankenheim					
	Eisenach–Erfurt					

Teilinbetriebnahmen 2010:
– keine,

Bauaktivitäten 2010:
– keine.

B.5.13 Projekt Nr. 13 – NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar



Verkehrliche Zielsetzung:

– Lückenschluss im deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz,

– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten,

– Zugewinn von zusätzlichen Verkehren im hochrangigen Fernverkehr auf den Relationen zwischen Köln–Frankfurt–Stuttgart–München,

– Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Korridor Frankfurt–Mannheim zu Gunsten des Nah- und Güterverkehrs.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– Zweigleisige Neubaustrecke Zeppelinheim–Mannheim für $v_{max.}$ = 300 km/h,

– eingleisige Ausschleifung aus der NBS zur Anbindung von Darmstadt Hbf (Konsenstrasse),

– Einbindung in die vorhandene Strecke Mannheim–Stuttgart.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 84 km,

– Entwurfsgeschwindigkeit: 300 km/h,

– Gesamtkosten: 2 183 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Zeppelinheim/Ffm Stadion–Gemeindegrenze Mörfelden-Walldorf / Erzhausen	in Bearbei-tung	offen	offen	offen	offen
2	Erzhausen–Gemeindegrenze Pfungstadt/Gernsheim mit Anbindung Darmstadt Hbf	in Bearbei-tung	offen	offen	offen	offen
3 Nord	Gernsheim–Gemeindegrenze Einhausen/Lorsch	in Bearbei-tung	offen	offen	offen	offen
3 Süd und 4	Südlich Lorsch bis Mann-heim Hbf und Einbindung in Strecke Mannheim–Stuttgart	offen	offen	offen	offen	offen

Raumordnungsverfahren in Hessen und Baden-Württemberg sind abgeschlossen. Offenlage und Erörterung des ersten, nördlichsten Planfeststellungsabschnittes wurde 2009/2010 durchgeführt.

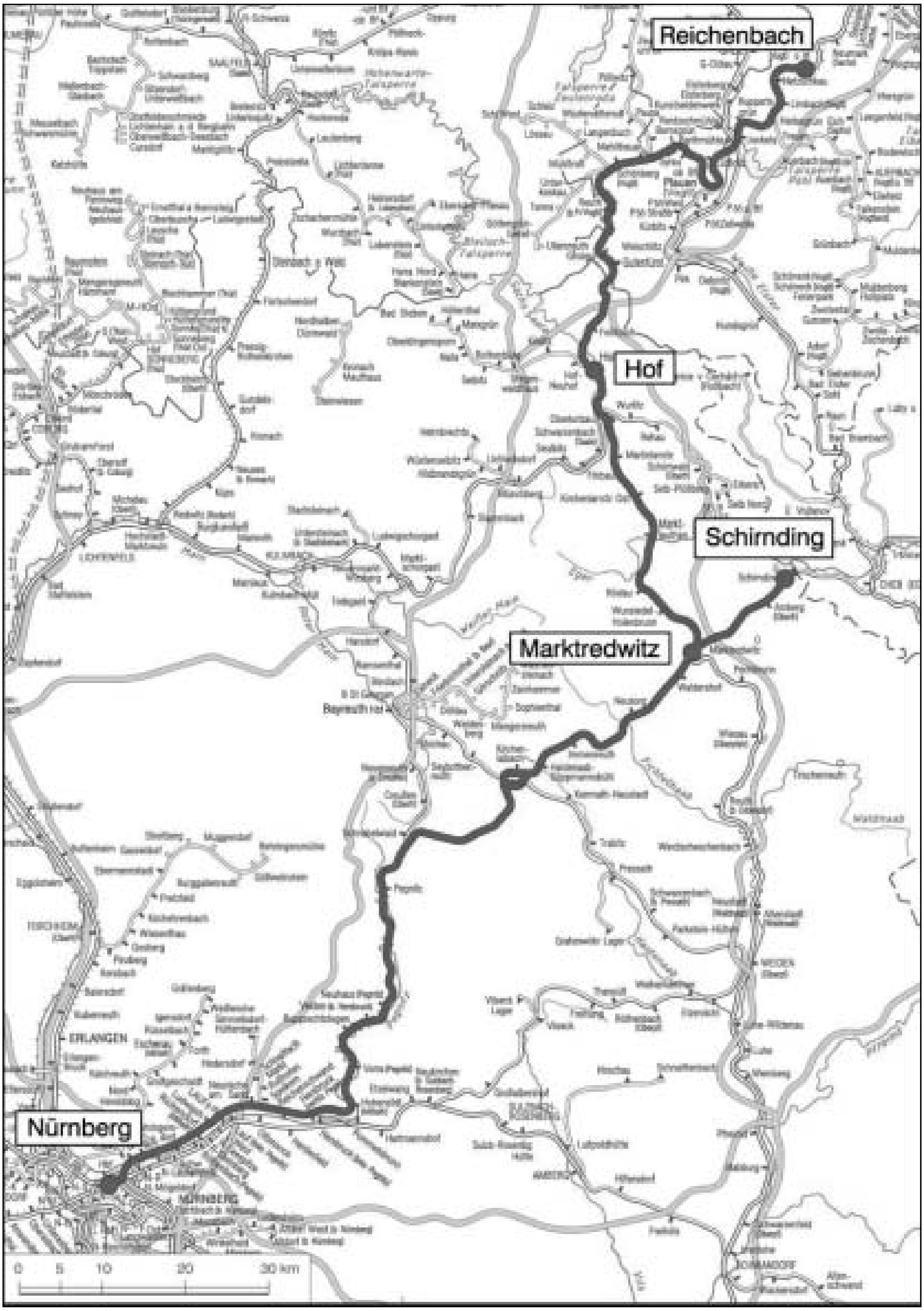
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.5.14 Projekt Nr. 16 – ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze DE/CZ (–Prag)



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Nürnberg und Prag bei Einsatz von NeiTech-Zügen,
- Verbesserung der Betriebsqualität durch eine vollständige Elektrifizierung der Relationen Leipzig/Dresden–Nürnberg und Prag–Nürnberg,
- Steigerung der Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Elektrifizierung der Strecken Nürnberg–Marktredwitz–Hof–Reichenbach (Vogtl.) und Marktredwitz–BGr DE/CZ (–Eger),
- Neigetechnikertüchtigung zwischen Marktredwitz und BGr DE/CZ (–Prag).

Projektkenndaten:

- Streckenlänge
  - Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach: 240 km,
  - Marktredwitz–BGr DE/CZ: 16 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit
  - NeiTech-Fahrzeuge: 160 km/h,
  - Konventionelle Fahrzeuge: 120 km/h,
- Gesamtkosten: 467 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Reichenbach (a)–Hof (e)					
1.1	Reichenbach (a)–Herlasgrün (e) inkl. Göltzschtalviadukt	abgeschlossen	06.07.2010	31.05.2010	21.07.2010	vsl. 2012
1.2	Herlasgrün (a)–Plauen (e)	abgeschlossen	06.07.2010	*08.04.2011*	vsl. 2012	vsl. 2012
1.3	Plauen (a)–LGr SN/BY	abgeschlossen	06.07.2010	*09.2011*	vsl. 2012	vsl. 2013
1.4	LGr SN/BY–Hof (e)	abgeschlossen	06.07.2010	05.07.2010	30.09.2010	vsl. 2013
2	Nürnberg–Marktredwitz–Hof (a)	offen	offen	offen	offen	offen
3	Marktredwitz–BGr DE/CZ	offen	offen	offen	offen	offen

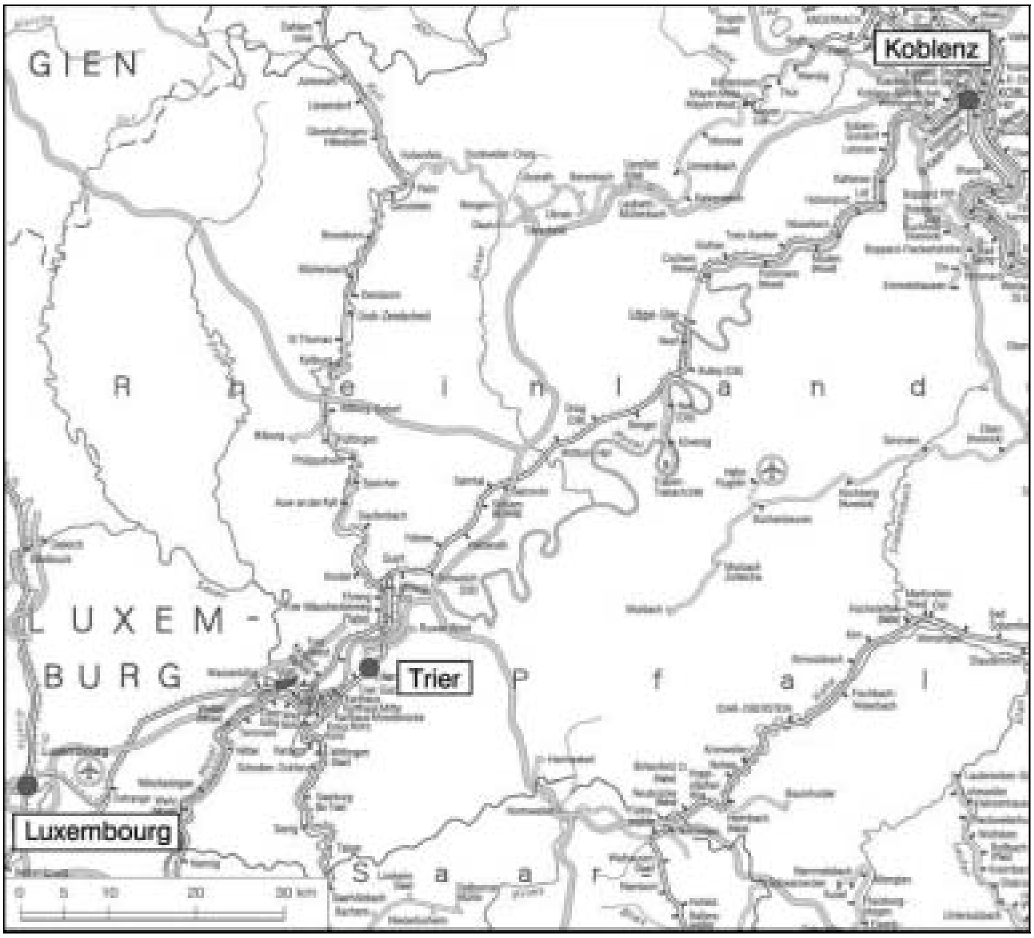
Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- Gründung Fußgängerüberführung „Luftsteg“ Bf Hof,
- Erstellung Fahrbahnwanne EÜ Göltzschtalviadukt,
- Mastgründungen im Planfeststellungsabschnitt 1.1 und 1.4.

B.5.15 Projekt Nr. 17 – ABS Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen durch Optimierung der Infrastruktur in der Relation Trier–Luxemburg und Verkürzung der Reisezeit in der Relation Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz durch Ausbau der Strecke für den Einsatz von NeiTech-Fahrzeugen.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Igel–Igel-West/Wasserbillig.

Projektkenndaten:

– Betroffene Streckenlänge BGr LU/DE–Trier:	2 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	120 km/h,
– Gesamtkosten: davon	19 Mio. Euro,
– Bund:	10 Mio. Euro,
– Dritte (Großherzogtum Luxemburg, Bundesland Rheinland Pfalz):	9 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Igel–Igel West	abgeschlossen	vsl. 2012	vsl. 2013	vsl. 2013	vsl. 2014

Eine „Gemeinsame Erklärung“ wurde am 6. Oktober 2011 von den Beteiligten Bund, Großherzogtum Luxemburg, Deutsche Bahn AG sowie dem Bundesland Rheinland-Pfalz unterzeichnet.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.5.16 Projekt Nr. 19 – ABS (Venlo–) Grenze DE/NL–Kaldenkirchen–Viersen/Rheydt–Rheydt-Odenkirchen



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Kapazität für den Schienengüterverkehr zwischen den Niederlanden bzw. Belgien und Nordrhein-Westfalen und für den Schienenpersonennahverkehr.

Geplante Maßnahmen:

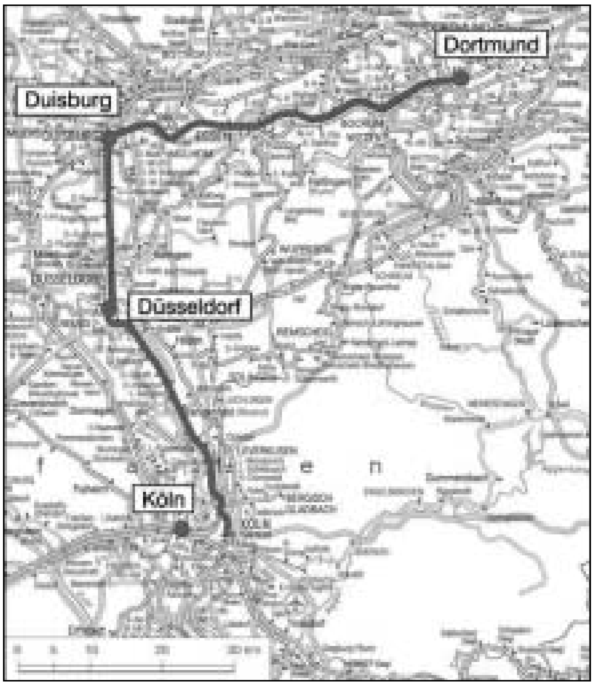
– Zweigleisiger Ausbau der Streckenabschnitte Kaldenkirchen–Dülken und Rheydt–Rheydt-Odenkirchen.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für dieses Projekt ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis auch mit wesentlich reduziertem Umfang nicht erzielt werden. Das Vorhaben darf wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden und wird nicht weiter verfolgt.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 23 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 120 km/h,
– Gesamtkosten: 140 Mio. Euro.

B.5.17 Projekt Nr. 20 – ABS Düsseldorf–Duisburg und Knotenausbauten Rhein-Ruhr-Express



Verkehrliche Zielsetzung:

– Beseitigung von Kapazitätsengpässen für den Personenverkehr.
– Das Erfordernis von Ausbaumaßnahmen ist im Rahmen der vom Bund beauftragten Studie zur „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen“ bestätigt.

Geplante Maßnahmen:

– Abschnitt Duisburg Hbf (a)–Düsseldorf-Benrath: sechsgleisiger Ausbau (ABS Düsseldorf–Duisburg),
– Abschnitt Köln–Düsseldorf-Benrath: viergleisiger Ausbau (Knoten Köln),
– Abschnitt Duisburg–Dortmund: Ergänzungsmaßnahmen (Knoten Dortmund),
– des Weiteren sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Projektkenndaten:

– Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h,
– Gesamtkosten: davon	2 000 Mio. Euro,
– sechsgleisiger Ausbau Duisburg–Düsseldorf	550 Mio. Euro,
– Knotenmaßnahmen Köln, Düsseldorf und Duisburg:	850 Mio. Euro,
– Knotenmaßnahme Dortmund	ca. 600 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe*	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Duisburg Hbf–Düsseldorf-Benrath	begonnen	19.12.2006	offen	offen	offen
	Köln–Düsseldorf-Benrath	begonnen		offen	offen	offen
	Duisburg–Dortmund	begonnen		offen	offen	offen

* Planungsvereinbarung; Abschluss der Vorplanung erfolgte in 2009.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.5.18 Projekt Nr. 22 – ABS Münster–Lünen (–Dortmund)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr um ca. 3 Min.,
– Erhöhung der Kapazität für den Personen- und Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

– Zweigleisiger Ausbau zwischen Münster und Lünen,
– Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Münster und Dortmund über Linienverbesserungen auf 200 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge: 42 km (Münster–Lünen),
– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
– Gesamtkosten: 377 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Münster–Lünen	offen	offen	offen	offen	offen

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.5.19 Projekt Nr. 23 – ABS Neu-Ulm–Augsburg



Verkehrliche Zielsetzung:

– Kapazitätserweiterung im Korridor Stuttgart–Ulm–Augsburg,
– Verkürzung der Reisezeit im Fernverkehr und Verbesserung im Regional- und Nahverkehr durch dreigleisigen Ausbau Neu-Ulm–Neuoffingen mit v_{max} = 200 km/h.

Projektkenndaten nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– Streckenlänge: 28 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit: 200 km/h,
– Fahrzeit
  – vor Baubeginn: 24 Min.,
  – nach Bauende: 21 Min.,
– Gesamtkosten: 184 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Neu Ulm–Neuoffingen	offen	offen	offen	offen	offen

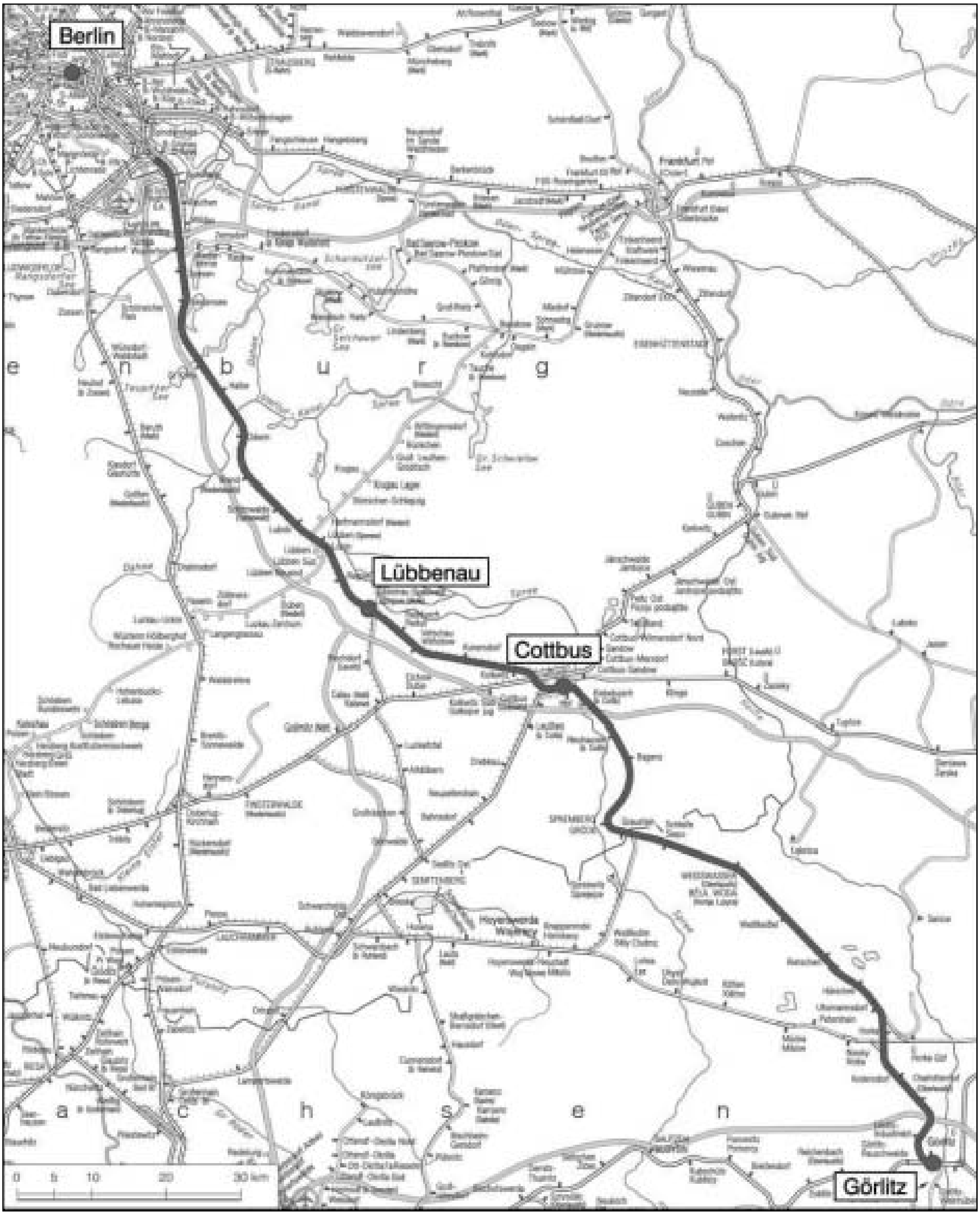
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.5.20 Projekt Nr. 24 – ABS Berlin–Görlitz



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten im Schienenpersonen- und -güterverkehr,
– Erhöhung der Kapazitäten im Fern- und Nahverkehr,
– Verbesserung der Betriebsqualität durch die Elektrifizierung.

Geplante Maßnahmen nach Bedarfsplanüberprüfung 2010:

– Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf weitgehend 160 km/h im Abschnitt Königs Wusterhausen–Lübbenau,
– Elektrifizierung Cottbus–Görlitz.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge
  – Berlin–Cottbus–Görlitz: 195 km,
  – Königs Wusterhausen–Cottbus: 87 km,
  – Cottbus–Görlitz: 93 km,
– Gesamtkosten: 242 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Lübbenau (a)–Cottbus (a) Erhöhung Streckengeschwindigkeit[1]	2008	(2000)	II/2008	07.2008	12.2008
BA 1.2/2.0	Königs Wusterhausen–Lübbenau	abgeschlossen	28.10.2009	09.07.2010	19.01.2010 (bvM)	*vsl. 2011*
BA 2.0	Brand (a)–Lübbenau km 60,695–km 86,136	abgeschlossen	28.10.2009	09.07.2010	19.01.2010 (bvM)	*vsl. 2011*
	Elektrifizierung Cottbus–Görlitz	offen	offen	offen	offen	offen

[1] Realisierung als Bestandsnetzmaßnahme Juli bis Dezember 2008 ist abgeschlossen (Finanzierung über Bestandsnetz-Finanzierungsvereinbarung).

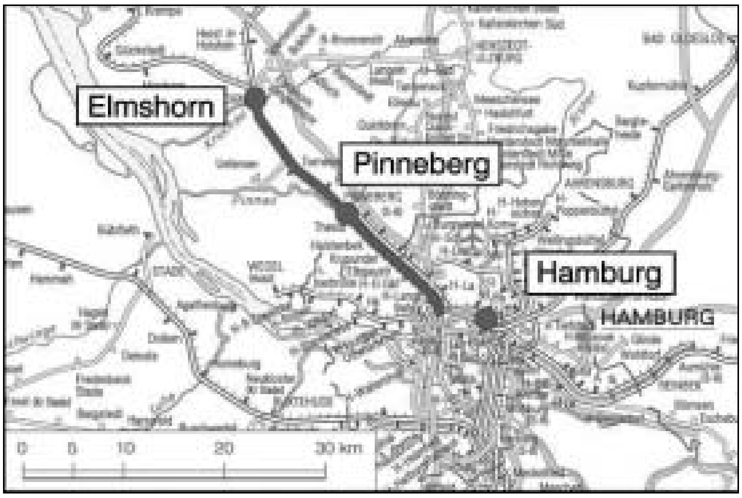
Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– kompletter Rückbau der Altanlage,
– Baugrundertüchtigung und Moorstellensanierung im Wesentlichen durchgeführt,
– Einbau Planumsschutzschicht,
– Oberbauerneuerung,
– Oberleitungsmontage begonnen,
– Bahnübergangsanpassung begonnen.

B.5.21 Projekt Nr. 25 – ABS Hamburg–Elmshorn (1. Baustufe)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
– Verbesserung des Regionalverkehrs durch die Verdichtung des Angebotes.

Geplante Maßnahmen:

– 1. Baustufe: Umgestaltung des Bahnhof Elmshorn,
– 2. Baustufe: Dreigleisiger Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn für v_{max} = 160 km/h.

Projektkenndaten:

– Streckenlänge:	15 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h,
– Fahrzeit	
– vor Baubeginn:	8 Min.,
– nach Bauende:	6 Min.,
– Gesamtkosten:	75 Mio. Euro.

In der Knotenstudie Hamburg wurde nachgewiesen, dass der dreigleisige Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn nach Inbetriebnahme der Festen Querung des Fehmarnbelts nicht mehr benötigt wird. Damit verbleibt von den bisher im Rahmen der ABS Hamburg–Elmshorn geplanten Ausbaumaßnahmen nur noch der Ausbau des Bahnhofs Elmshorn.

B.5.22 Projekt Nr. 26 – ABS Stuttgart–Singen–Grenze DE/CH



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenfernverkehr,

– Erweiterung der Streckenkapazität für den Personen- und Güterverkehr.

Geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau von Begegnungsabschnitten zwischen
  - Horb und Neckarhausen,
  - Rottweil und Neufra,
  - Rietheim und Wurmlingen,
  - Singener Kurve,
- Punktuelle Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung.

Projektkenndaten:

- Entwurfsgeschwindigkeit: 120–160 km/h,
- Fahrzeitgewinn: 7 Min.,
  (davon durch den Neubau der „Singener Kurve“: 6 Min.),
- Gesamtkosten: 162 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	Punktuelle „NeiTech-Maßnahmen“	abgeschlossen	SV	entfällt	2004	2004
	Horb–Neckarhausen	In Bearbeitung	offen	offen	offen	offen
	Rottweil–Neufra, Rietheim–Wurmlingen, Singener Kurve	offen	offen	offen	offen	offen

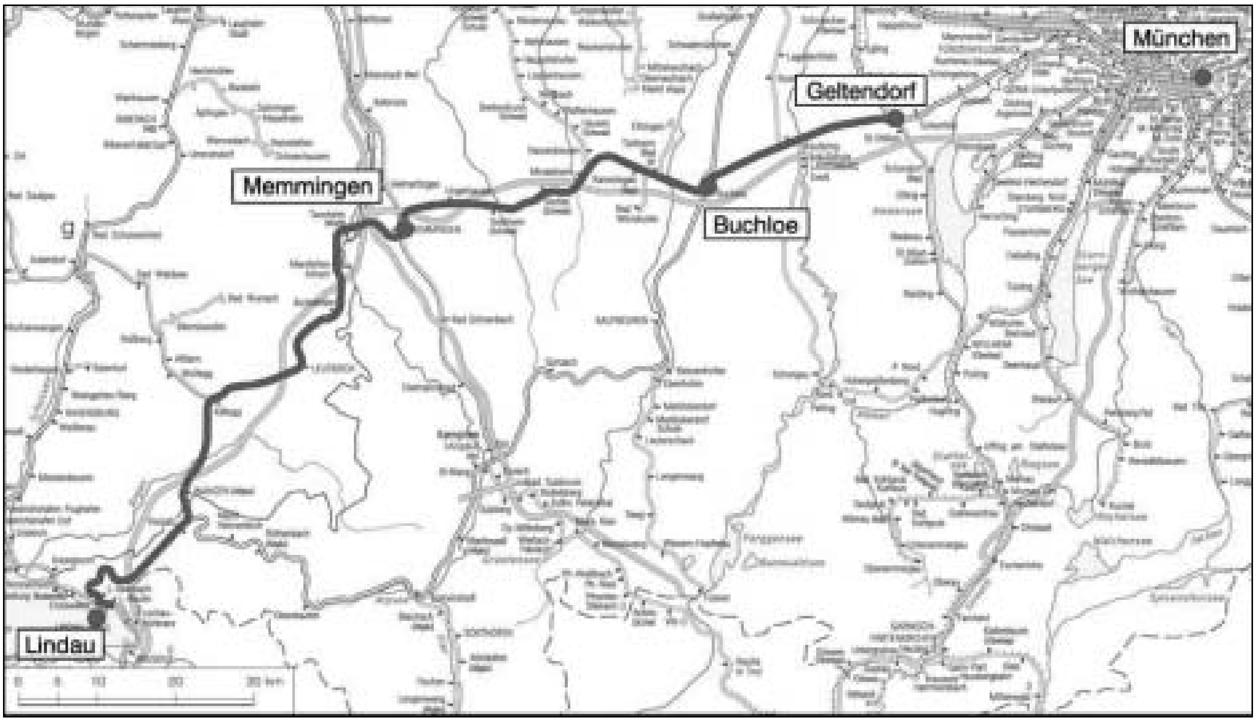
Teilinbetriebnahmen 2010:

- keine,

Bauaktivitäten 2010:

- keine.

B.5.23 Projekt Nr. 27 – ABS München–Lindau–Grenze DE/AT



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reisezeit auf der internationalen Achse München–Zürich durch den Einsatz von NeiTech-Zügen und durch punktuelle Linienverbesserungen langfristig auf 3 ¼ Stunden,
- Vereinfachung der betrieblichen Abläufe und Erhöhung der Streckenqualität,

Der Freistaat Bayern beteiligt sich am Ausbau entsprechend seinem Nahverkehrsanteil.

Geplante Maßnahmen:

- Ertüchtigung Ertüchtigung des Gleiskörpers,
- Ausbau der Strecke für Züge mit Neigetechnik,
- Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau (die Elektrifizierung umfasst 184 km Streckengleis, von denen 107 km eingleisig ausgebaut sind (Abschnitt Buchloe–Hergatz) sowie 39 km Bahnhofsgleis),
- Bf Türkheim: Bau einer Bahnsteigunterführung und eines Mittelbahnsteigs,
- Bf Kißlegg: Bau einer Bahnsteigunterführung,
- Umbau Knoten Lindau (im Bestandsnetz),

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: insgesamt 198 km, davon
  - Streckenabschnitt Geltendorf–Memmingen–Lindau-Reutin: 155 km,
- Entwurfsgeschwindigkeit (Züge mit Neigetechnik): 160 km/h,
- Gesamtkosten: 210 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe[1]	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
1	Streckennummer 5520: Geltendorf (km 42,1)–Buchloe (km 68,0)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2015[2]	vsl. 2017
1	Streckennummer 5520: Geltendorf (km 42,1)–Buchloe (km 68,0)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2015[2]	vsl. 2017
2	Streckennummer 5360: Buchloe (km 0,0)–Memmingen (km 46,1)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2015[2]	vsl. 2017
2	Bf. Türkheim	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2014	vsl. 2016
3	Streckennummer 4570: Memmingen (km 31,5)–Leutkirch (km 0,0)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2014	vsl. 2017
4	Streckennummer 4550: Leutkirch (km 68,6)–Kißlegg (km 57,7)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2015	vsl. 2017
5	Bf. Kißlegg	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2014	vsl. 2016
5	Streckennummer 4560: Kißlegg (km 0,0)–Hergatz (km 18,6)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2014[2)]	vsl. 2017
6	Streckennummer 5362: Hergatz (km 129,8)–Lindau-Aeschach (km 151,2)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2016[2]	vsl. 2017
7	Streckennummer 5421: Lindau-Aeschach (km 0,0)–Lindau-Reutin (km 1,8)	offen	17.12.2008 19.12.2008 17.04.2009	offen	vsl. 2015	vsl. 2017

1 Die DB AG ist zentraler Vertragspartner;
– die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den EIU wurde am 17. Dezember 2008 abgeschlossen,
– der Vertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG wurde am 19. Dezember 2008 abgeschlossen,
– der Vertrag zwischen der Schweiz und der DB AG wurde am 17. April 2009 abgeschlossen.

2 Die DB AG führt korrespondierende Bestandsnetzmaßnahmen seit 2010 durch, die nicht Bestandteil der Bedarfsplanmaßnahme ABS 48 sind, gleichwohl jedoch der verkehrlichen Zielsetzung dienen.

Teilinbetriebnahmen 2010:

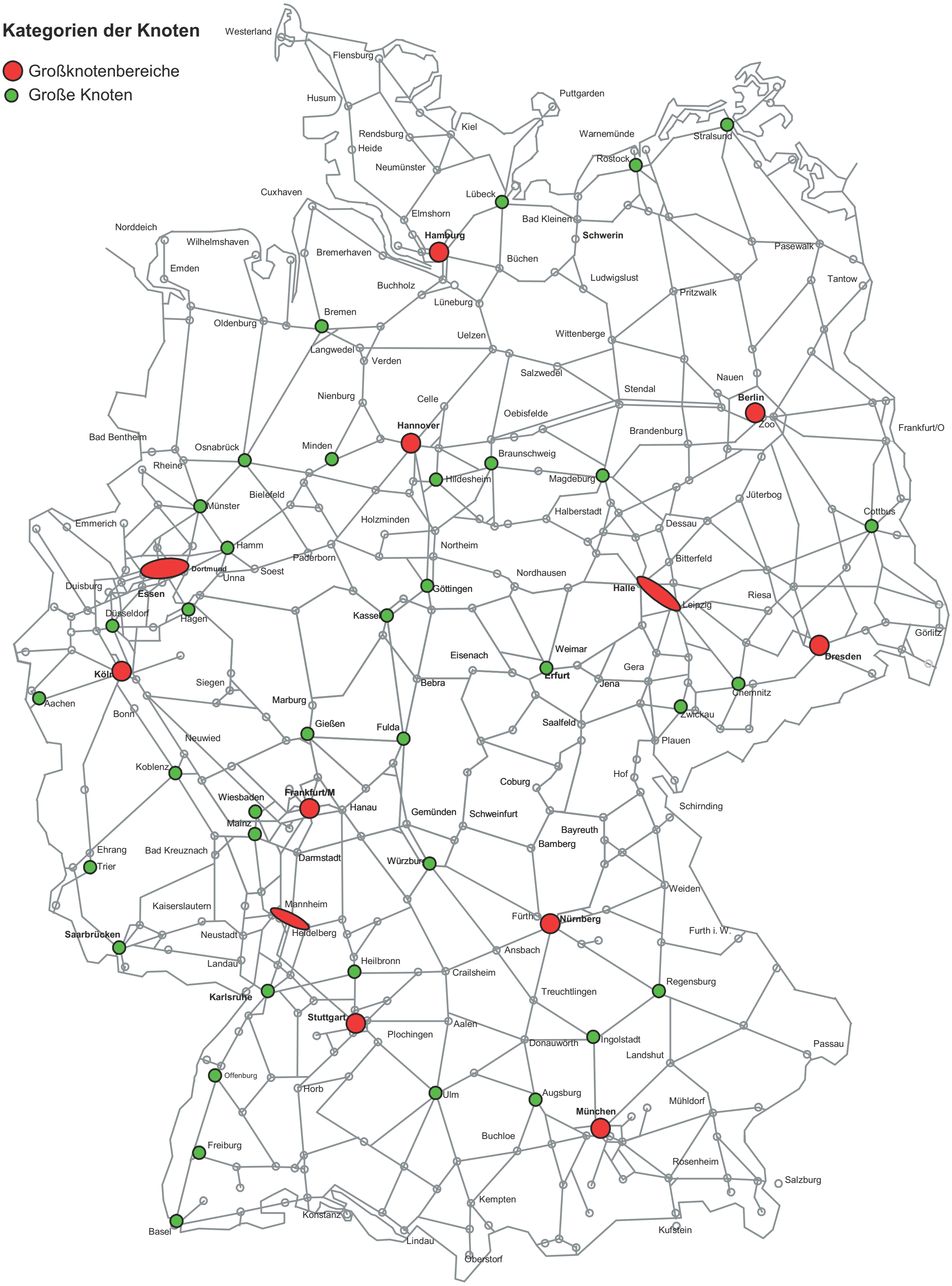
– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– ABS 48: keine,
– Korrespondierende Maßnahmen zur Bedarfsplanmaßnahme nach Angabe der DB AG:
– Strecke 5520:
  – Gleiserneuerung Puchheim–München-Pasing km 10,240–km 9,129,
  – Gleiserneuerung München-Pasing–Puchheim km 11,230–km 15,409,

  - Geltendorf–Kaufering, Gleisauswechslung km 42,882–km 50,972,
  - Kaufering–Geltendorf, Gleisauswechslung km 46,739–km 42,838,
- Strecke 5360:
  - Wiedergeltingen, Auflassung BÜ km 4,037 (ersatzlos).
  - Sontheim, Auflassung BÜ km 33,028 durch Neubau Straßenüberführung km 33,194,
- Strecke 4560:
  - Kißlegg–Wangen, Gleisauswechslung km 6,900–km 9,113,
- Strecke 5362:
  - Lindau-Aeschach–Hergatz,
    Gleisauswechslung km 149,850–km 147,232;
    km 147,232–km 145,170 und
    km 140,619–km 139,531
  - Hoyerberg, Neubau BÜ km 149,341.

B.5.24 Projekt Nr. 28 – Ausbau von Knoten (2. Stufe: Frankfurt/Main, Mannheim, München, Bremen, Hamburg)



Der Bund verfolgt mit dem Ausbau von Knoten das Ziel, die Leistungsfähigkeit im Schienennetz zu erhöhen und eine Verbesserung der Betriebsführung zu erlangen. Dabei können folgende Maßnahmen relevant sein:

- Modernisierung und Zentralisierung der Sicherungstechnik,
- Umbau und Erneuerung der Gleisanlagen,
- Anpassung und Erweiterung der Anlagen in den Knoten zur Einbindung der Ausbau- und Neubaustrecke,
- Anpassung der Anlagen für den Reiseverkehr.

Die DB Netz AG unterscheidet Großknotenbereiche (12), Große Knoten (etwa 40), Mittlere Knoten (etwa 140) sowie Kleine/Regionale Knoten. Die Sammelposition des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege bezieht sich auf die Großknotenbereiche und Große Knoten, ohne die Knoten im Einzelnen zu benennen. Der möglicherweise erforderliche Investitionsbedarf für die einzelnen Knoten kann erst auf der Grundlage von betrieblichen Untersuchungen ermittelt werden. Die Aufnahme der Sammelposition Knoten im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erfolgte unter der Maßgabe des Nachweises der Wirtschaftlichkeit für den im Einzelnen vorgesehenen Infrastrukturausbau.

Projektkenndaten Knoten Frankfurt/Main

- 1. Ausbaustufe Bf Frankfurt Stadion :
  - Neuordnung der Fahrwege,
  - Optimierung der Gleisanlagen,
  - Bau ESTW Stadion mit Bedienung aus BZ,
  - Trennung der Verkehrsströme im Bf Stadion.
- 2. Ausbaustufe Bf Frankfurt Stadion :
  - Bau zweier zusätzlicher Gleise für den Fernverkehr zwischen Ffm Stadion und Abzw Gutleuthof (einschl. 3. Niederräder Brücke),
  - Niveaufreie Ein- bzw. Ausfädelung der Verbindungskurve Ffm Niederrad–Abzw Forsthaus,
  - Trennung der Verkehre zwischen Ffm Hbf und Ffm Stadion.
- Gesamtkosten
  - 1. Ausbaustufe: 78 Mio. Euro,
  - 2. Ausbaustufe: 193 Mio. Euro.
- Abzweig Galluswarte:
  - Einbau einer zusätzlichen Weiche und Verbindungsgleis zur Herstellung der zweigleisigen Ein bzw. Ausfädelung der Strecke 3636 in die Strecke 3900,
  - die Gesamtkosten betragen 7,6 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Frankfurt/Main Stadion						
1. BA	Strecke 2690, NBS Köln–Rhein/Main km 172,715–km 173,611	abgeschlossen	23.08.2004	30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	Strecke 3520, Mainz–Ffm km 30,438–km32,575	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	Strecke 3683, Ffm–Kelsterbach km 5,820–km 7,176	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	Strecke 3650, Ffm Stadion–Ffm Süd km 31,380–km 33,790	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	Strecke 4010, Mannheim–Ffm km 72,745–km 74,760	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	01.04.2007*
	ESTW Ffm Stadion	abgeschlossen		30.10.2003	08.03.2005	15.06.2008
2. BA	Spurplantechnischer Teilumbau Ostkopf und Umbau Südkopf mit Neubau Gleise 503 und 510 und korrespondierende Ingenieurbauwerke	abgeschlossen		11.05.2007	02.2008	vsl. 2014
Frankfurt/Main, Galluswarte						
	zweigleisiger Abzweig Galluswarte	abgeschlossen	31.08.2010	28.07.2010	*02.2011*	vsl. 2013

* Teilinbetriebnahme ohne Ostkopf.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Einbau der Weichen 521, 522, 523, 575, 576, 571. Vorbau westliches Gleis 503, Aufbau Damm Gleis 510 in Ffm Stadion.

Projektkenndaten Knoten Hamburg

- erste Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr:
  - zweigleisige Ausfahrt und zusätzliche Gleise in HH-Hausbruch,
  - Blockverdichtung zwischen HH-Harburg–HH-Hausbruch ,
  - zusätzliche Weichenverbindungen für flexible Gleisnutzung in HH-Harburg,
  - parallele Fahrmöglichkeiten um Maschen für Güterzüge in/aus Richtung Lüneburg und Buchholz durch Verbindungskurve bei Harburg und veränderte Gleisnutzung,
  - Gleisverlängerung in Rothenburgsort,
- Gesamtkosten: 49 Mio. Euro.
- weitere Ausbaumaßnahmen Knoten Hamburg:
  - Neubau einer Bahnsteigkante für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hbf,
  - Verkürzung des eingleisigen Abschnitts Rothenburgsort–Anckelmannsplatz um etwa 1,1 km auf der Seite Rothenburgsort,
  - Überwerfungsbauwerk Harburg 1: niveaufreie Verbindung von der Personenzugstrecke aus Richtung Hannover bzw. von Maschen Rbf in Richtung Osthafen bzw. Rothenburgsort,
  - Überwerfungsbauwerk Harburg 2: Überführung der Güterzuggleise zum West- und vom Osthafen von Linienbetrieb in Richtungsbetrieb
  - Kreuzungsbauwerk Buchholz zur niveaufreien Einfädelung der Personen- und Güterzuggleise,
  - 4. Gleis Buchholz–Lauenbrück mit Richtungsbetrieb Buchholz–Lauenbrück inkl. niveaufreier Einbindung der Y-Trasse in die äußeren (schnellen) Gleise von/nach Buchholz (Kreuzungsbauwerk Lauenbrück),
  - Kreuzungsbauwerk in HH-Wilhelmsburg zur niveaufreien Kreuzung der Personenzugstrecke; mittiges Wartegleis für Güterzüge in Veddel; zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Veddel–Hamburg Süd.
- Gesamtkosten: 395 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Offen.

Projektkenndaten Knoten Bremen

- Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr:
- Teilmaßnahme 1 (S 01):
  - Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn (Str. 1401),
  - Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten,
  - Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen.
- Teilmaßnahme 2 (S 02):
  - kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf), Erstellung eines zuglangen Verbindungsgleises im Nordkopf Hbf Richtung Oldenburg.
- Gesamtkosten: 32,4 Mio. Euro.

Die Teilmaßnahme 1 des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr ist identisch mit den in der Bewertung des Schienenverkehrsknotens Bremen identifizierten Maßnahmen (BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt, Intraplan Consult GmbH, Bewertung Schienenverkehrsknoten Bremen, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2005). Diese haben bei Investitionskosten von rund 12 Mio. Euro ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 9,2.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Teilmaßnahme 1 (EP 06)						
	Neubau von zwei Weichen und einem Gleis mit direkter Anbindung an die Güterbahn	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	offen	*vsl. 2011*	vsl. 2013
	Anpassung des Spurplans sowie Oberleitungsarbeiten	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	offen	*vsl. 2011*	vsl. 2013
	Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik mit Einbindung in das ESTW Bremen	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	offen	*vsl. 2011*	vsl. 2013
Teilmaßnahme 2 (EP 07)						
	kapazitätssteigernde Maßnahmen: Einrichtung Linksfahrbetrieb zwischen Bremen Hbf und Bremen Rbf (Nordkopf), Erstellung eines zuglangen Verbindungsgleises im Nordkopf Hbf Richtung Oldenburg	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	offen	*vsl. 2011*	vsl. 2013

Projektkenndaten Knoten Mannheim

- Ausbaumaßnahmen:
  - Mannheim Hbf: Verschiebung von Bahnsteigkanten, zusätzlicher Bahnsteig,
  - Mannheim Friedrichsfeld Süd: Kreuzungsbauwerk (niveaufreie Führung des Schienengüterverkehrs Darmstadt–Mannheim Rbf),
  - Heidelberg: viergleisiger Ausbau Heidelberg-Wieblingen–Heidelberg Hbf und
  - Ludwigshafen: Ausfädelung für den Schienengüterverkehr.
- zusätzliche Ausbaumaßnahmen erweiterter Auswirkungsbereich:
  - Mainz: Zusätzliche Rampe in Mainz Bischofsheim, zusätzliche Weichenverbindung Mainz Hbf, Verbindungskurve Mainz Kostheim–Wiesbaden Ost, Überholungsgleise südlich Mainz-Weisenau,
  - Wiesbaden: Parallele Fahrmöglichkeiten für den Schienengüterverkehr durch längere Durchrutschwege in Wiesbaden Ost und
  - Kurve Karlsruhe West–Rastatt.
- Gesamtkosten: 160 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Offen.

Projektkenndaten Knoten München

- Geplante Maßnahmen Knoten München:
  - Viergleisiger Ausbau Daglfing–Johanniskirchen,
  - Ausbau Bahnhof Pasing und Überleitverbindung von den Regionalbahngleisen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke,

  - Zweigleisiger Ausbau der Truderinger Spange,
  - Daglfinger Kurve und Umbau Einfädelungsbereich München-Riem sowie
  - Wendeanlage Hallbergmoos.
- Gesamtkosten: 368 Mio. Euro
- Geplante Maßnahmen erweiterter Knoten München:
  - Walpertskirchener Spange.
- Gesamtkosten: 96 Mio. Euro.

Nicht Gegenstand des Bedarfsplanvorhabens Knoten München sind die Nahverkehrsmaßnahmen

- zweite S-Bahn-Stammstrecke,
- Neufahrner Kurve,
- Ringschluss Erding sowie die
- Bestandsnetzmaßnahme „Verbindungskurve Feldmoching–Milbertshofen“.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Offen.

B.5.25 Projekt Nr. 29a – Kombinierter Verkehr (2. Stufe)

Verkehrliche Zielsetzung:

- Ziel des Vorhabens ist es, den steigenden Anforderungen des Marktes an die Qualität und Kapazität der Umschlagbahnhöfe (Ubf) oder Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) gerecht zu werden und einen wirkungsvollen Beitrag zur Entlastung der Straßen vom Güterverkehr zu leisten. Hierfür sind der Neu- und Ausbau bzw. die Modernisierung der Umschlagbahnhöfe erforderlich.
- Neben dem Neu- und Ausbau von Umschlagbahnhöfen kann auch die Verbesserung der Schienenanbindung zu den Umschlageinrichtungen in den Seehäfen und der Bau von KV-Drehscheiben diesem Ziel dienen.
- Die Bundesregierung fördert den Neu- und Ausbau von KV-Terminals
  - der DB Netz AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und
  - von anderen privaten Unternehmen nach der „Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr“ (März 1998 bis November 2002) bzw. der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ (Folgeregelung ab November 2002).
- Die 2. Stufe KV beinhaltet den Neu- bzw. Ausbau weiterer KV-Terminals, soweit dies für eine umfassende Standortversorgung notwendig ist.

Projekte:

- Geplante Neubaumaßnahmen:
  - Ubf Lehrte,
  - Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen (Konjunkturpaket II),
  - Ubf Nürnberg Hafen,
- Geplante Ausbaumaßnahmen:
  - Ubf Köln Eifeltor (3. Modul), (Konjunkturpaket II),
  - Ubf Hamburg-Billwerder (3. Modul), (Konjunkturpaket II),
  - Ubf München-Riem (3. Modul),
  - Ubf Kornwestheim (Verlängerung 2. Modul auf 650 m) (Seehafenhinterlandverkehr),
  - Ubf Regensburg Ost (Ausbau) (Konjunkturpaket II).

Die Aufnahme der Sammelposition KLV in den Vordringlichen Bedarfs für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
Mega Hub	Ubf Lehrte	abgeschlossen	offen	04.2005	offen	offen
Drehscheibe Rhein Ruhr	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 1	abgeschlossen	09.08.2010	12.2010[1]	12.2010	*vsl. 2011*
	Ubf Duisburg-Ruhrort Hafen, Baustufe 2	abgeschlossen	09.08.2010	28.12.2010	12.2010	vsl. 2012
	Ubf Nürnberg Hafen (GVZ)	abgeschlossen	22.10.2008	05.2007	10.2007 (bvM)	13.12.2009
3. Modul	Ubf Köln Eifeltor	abgeschlossen	19.08.2009	12.2010	12.2009	vsl. 2012
3. Modul	Ubf Hamburg-Billwerder	abgeschlossen	21.09.2009	*01.2011*	10.2009	vsl. 2012
3. Modul	Ubf München-Riem	abgeschlossen	10.11.2008	04.2009	06.2009	*vsl. 2011*
	Ubf Kornwestheim	abgeschlossen	18.07.2008 (SHHV)	17.08. 1994	01.2009	12.2009
	Ubf Regensburg Ost	abgeschlossen	27.11.2009	09.2009	08.2010	*vsl. 2011*

[1] Plangenehmigung.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– Ubf Nürnberg Hafen: Restleistungen (Mängelbeseitigungen, IT und Schrankenanlage Frankfurter Straße),

– Ubf Köln Eifeltor: Bauvorbereitende Maßnahmen,

– Ubf München-Riem: Erster Softwarewechsel, Baufeldfreimachung, Bau von Verkehrsflächen und Gleisen, Montage der Portalkräne,

– Ubf Kornwestheim: Restarbeiten,

– Ubf Regensburg: Baufeldfreimachung, Beginn Erstellung des neuen Abfertigungsbereiches, Errichtung des neuen Terminal- und Dispositionsgebäudes und der Entwässerungsanlagen.

B.5.26 Projekt Nr. 29b – Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe

Verkehrliche Zielsetzung:

- Ziel der 2. Stufe[2] ist ebenfalls die Reduzierung von Produktionszeiten und -kosten im Betriebsablauf der verbleibenden Rangierbahnhöfe durch Modernisierung der Zugbildungsanlagen.
- Die Modernisierungsmaßnahmen bestehen im Kern aus den Elementen
  - modernste Brems- und Fördertechnik,
  - rechnergesteuerte Bremsen- und Laufwegsteuerung,
  - rechnergesteuerte Geschwindigkeit der funkferngesteuerten Loks für den Andrück- und Abdrückvorgang,
  - rechnergesteuerte Synchronisation der einzelnen Komponenten,
  - funkferngesteuerte Bremsprobe- und Luftbefüllungsanlagen.
- Damit wird erreicht:
  - Optimierung der Produktionsabläufe,
  - Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
  - Verbesserung der Rangierqualität,
  - Erhöhung der Sicherheit durch Wegfall des gefahrenträchtigen Hemmschuhlegerbetriebs.

Projekte:

- ZBA Halle/Saale Nord,
- ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd,
- Die Aufnahme der Sammelposition KLV/Rbf in den „Vordringlichen Bedarf" für die Bundesschienenwege erfolgte vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe). Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Anlagen des Kombinierten Verkehrs und der Rangierbahnhöfe wurde erbracht. Damit sind die Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme von Bundesmitteln nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz erfüllt.

---

[2] Im BVWP 1992 war neben einer Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe auch eine Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe genannt. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe wurde bis 1995 weitgehend abgeschlossen. Für die im BVWP 1992 genannte 2. Stufe wurde die Sammelfinanzierungsvereinbarung 17/2001 (1. Tranche) abgeschlossen. Der aktuelle BVWP 2003 kennt ebenfalls mehrere Stufen. Die dort genannte Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 1. Stufe entspricht dabei der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe 2. Stufe des BVWP 1992.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Bau-beginn	Inbetrieb-nahme
ZBA Halle/Saale Nord						
	Halle	abgeschlossen	*12.12.2011*	05.05.2010	vsl. 2012	offen
Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abzuschließender FinVe): – Modernisierung mit 36 Richtungsgleisbremsen, 12 Förderanlagen, 4 Talbremsen, – Neubau von 16 Richtungsgleisen, – Erneuerung der Einfahrgruppe und 21 Richtungsgleise einschl. Weichen – Gradientenanpassung, – Ablaufsteuerrechner mit automatischer Laufwegsteuerung und -verfolgung.						
ZBA Oberhausen-Osterfeld Süd						
	Oberhausen-Osterfeld Süd West–Ost[1]	abgeschlossen	09.07.2007	06.2008	06.2008	12.2008
	Oberhausen-Osterfeld Süd Ost-West	offen	offen	offen	offen	offen
Kurzbeschreibung der Maßnahme (gemäß abzuschließender FinVe): – Reaktivierung des West-Ost-Systems durch den Einbau von 2 Talbremsen und Erneuerung der Gleise 313 bis 324 einschließlich östliche Anbindung an das Streckennetz, – Neubau Spitzenüberspannung, – Gleisfeldbeleuchtung, – Bremsprobeanlage, – Weichenheizungsanlagen, – Feuerwehrzufahrt und – 4 Lokverfügungsgleise.						

[1] Der PFB wurde am 17. Juni 2008 aufgehoben; einzelne Maßnahmen mit Plangenehmigung. Im Vorfeld wurden ab I/2008 Maßnahmen begonnen, die keiner Plangenehmigung bedurften. Die Finanzierung der Maßnahmen, die Teil der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung sind, erfolgt ab 1. Januar 2009 aus der LuFV.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.5.27 Projekt Nr. 31 – ABS Hamburg–Lübeck–Puttgarden
(deutsche Hinterlandanbindung zur Fehmarnbelt-Querung)



Verkehrliche Zielsetzung:

– Verkürzung der Reise- und Transportzeiten zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden,
– Beseitigung von Kapazitätsengpässen.

Geplante Maßnahmen:

– Elektrifizierung Bad Schwartau–Puttgarden,
– Zweigleisiger Ausbau Bad Schwartau–Puttgarden (Ausnahme: Fehmarnsundbrücke bleibt eingleisig).

Projektkenndaten:

– Streckenlänge Lübeck–Puttgarden:	89 km,
– Entwurfsgeschwindigkeit:	160 km/h,
– Gesamtkosten:	817 Mio. Euro.

Projektstand

Termine, Planungsstand:

Nr. PFA	Örtlichkeit	Entwurfs-planung	Abschluss FinVe	Datum PFB	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
	1. Baustufe; Elektrifizierung der vorhandenen Strecke	offen	18.06.2008[1]	offen	offen	vsl. 2020
	2. Baustufe; zweigleisiger Ausbau	offen		offen	offen	bis sieben Jahre nach Verkehrs-freigabe der Fehmarnbelt-Querung

[1] Finanzierungsvereinbarung zwischen BMVBS und DB AG zur Vorentwurfsplanung.

Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ab Juni 2010 durch das Land Schleswig-Holstein.

Teilinbetriebnahmen 2010:

– keine,

Bauaktivitäten 2010:

– keine.

B.6 Entwicklung des bestehenden Schienennetzes

B.6.1 Investitionen

B.6.1.1 Finanzielle Mittel

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH, die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMVBS und das BMF, haben am 9. Januar 2009 die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) unterzeichnet, welche das Finanzierungsprozedere für das Bestandsnetz grundlegend reformiert. Während bislang auf der Grundlage von Einzel- und Sammelvereinbarungen eine maßnahmenbezogene Finanzierung von Ersatzinvestitionen stattfand, wird der Einsatz der Bundesmittel seit in Kraft treten der LuFV (1. Januar 2009) qualitätsorientiert gesteuert. Ziel ist es, die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur zu verbessern und eine Prozessvereinfachung zu erreichen.

Der Bund verpflichtet sich, im Rahmen der LuFV ausschließlich zweckgebundene Zahlungen für Ersatzinvestitionen in die Schienenwege (Infrastrukturbeitrag) in Höhe von 2,5 Mrd. Euro pro Kalenderjahr an die EIU zu leisten. Die Bahn hat sich darüber hinaus verpflichtet, jährlich einen Eigenbeitrag in Höhe von 500 Mio. Euro für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen. Die Bahn gewährleistet die Vorhaltung und den Betrieb der Infrastruktur und ist für den Zustand der Schienenwege verantwortlich. Sie wird an der Erreichung von Qualitätszielen gemessen, deren Nichterreichung mit Pönalen geahndet wird.

Im Jahr 2010 haben die EIU nach eigenen Angaben Investitionen (gemäß § 8 LuFV) in Höhe von rund 3,05 Mrd. Euro in das Bestandsnetz getätigt. Das Mindestersatzinvestitionsvolumen gemäß Anlage 8.3 LuFV betrug 2,97 Mrd. Euro. Nach Absetzung des Infrastrukturbeitrages des Bundes in Höhe von 2,50 Mrd. Euro beläuft sich demzufolge der Eigenbetrag der EIU auf 545 Mio. Euro.

Neben dem regulären Investitionsprogramm im Rahmen der LuFV und unabhängig davon entfalteten im Jahr 2010 die Konjunkturpakete des Bundes auch im Bestandsnetz ihre Wirksamkeit. Rund 264 Mio. Euro flossen in die Bereiche Personenbahnhöfe, Lärmsanierung, Qualität Regionalverkehr, Bahnstromversorgung und elektronische Stellwerke.

B.6.1.2 Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr nach Angaben der EIU

Der Einsatz von Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen dient der Erhaltung der Verfügbarkeit und der Modernisierung des Streckennetzes inklusive der Verkehrsstationen und der Energieversorgungsanlagen der EIU.

Im Jahr 2010 hat die DB Netz AG Investitionen (gemäß § 8 LuFV) in Höhe von rund 2 712 Mio. Euro in das Bestandsnetz investiert. Der Eigenbeitrag der DB Netz AG gemäß § 8 LuFV beträgt 442 Mio. Euro. Der größte Investitionsanteil der DB Netz AG im Jahr 2010 entfiel, wie auch in den Vorjahren, auf den Oberbau. Die Investitionen in diese Anlagen betrugen ca. 42 Prozent der Gesamtinvestitionen in das Bestandsnetz der DB Netz AG.

Im Jahr 2010 hat die DB Station&Service AG Investitionen (gemäß § 8 LuFV) in Höhe von rund 243 Mio. Euro in das Bestandsnetz investiert. Der Eigenmittelanteil beträgt 63 Mio. Euro.

Schwerpunkte lagen in 2010 in umfassenden Umbauten und im Nachbau von Bahnsteigen und Personenunterführungen. Zusätzlich zu der Finanzierung gemäß LuFV bestehen mit 11 Bundesländern Rahmenverträge zur Mo-

Tabelle 10

Investitionen in das Bestandsnetz 2010 gemäß § 8 LuFV in Mio. Euro

Investitionen in 2010 in relevante Sachanlagenklassen gemäß LuFV	2.893
Definierte Sondertatbestände gemäß Anlage 8.3	72
Nachweisfähiges Ersatzinvestitionsvolumen gemäß LuFV	**2.965**
Nachzuweisendes Mindestersatzinvestitionsvolumen für Infrastrukturbeitrag gemäß LuFV	2.500
Überschreitung des nachzuweisenden Mindestersatzinvestitionsvolumens	465
Investitionen in Infrastrukturanlagen des Bestandsnetzes außerhalb der relevanten Sachanlageklassen	80
Eigenbeitrag der EIU gemäß LuFV-Regularien	**545**
Gesamtinvestitionen gemäß § 8 LuFV	**3.045**

dernisierung von Stationen, zu deren Finanzierung beide Vertragspartner beitragen. Großprojekte wie z. B. Dortmund Hbf, Stuttgart 21 und Bremen Hbf wurden 2010 vorangetrieben.

Im Jahr 2010 hat die DB Energie Investitionen (gemäß § 8 LuFV) in Höhe von rund 90 Mio. Euro in das Bestandsnetz investiert. Der Eigenbeitrag der DB Energie entspricht 40 Mio. Euro.

Die Investitionstätigkeit erfolgte vorwiegend in die Erneuerung von Bahnstromschaltanlagen mit ca. 30 Prozent der Gesamtinvestitionen, Bahnstromleitungen und in den Ersatz von 50-Hz-Drehstrom-Anlagen sowie sonstiger Energieversorgungsanlagen. Die zentralen Umrichterwerke Lehrte und Aschaffenburg haben im Jahr 2010 erfolgreich den Betrieb aufgenommen.

Im Mittelfristzeitraum sind für den Bereich GSM-R zwei Investitionsschwerpunkte geplant. Zum einen wird die begonnene Realisierung von rund 5 000 km Streckenkilometer als „GSM-R Zusatzstrecken“ fortgesetzt und bis 2012 abgeschlossen. Als zweiten Investitionsschwerpunkt betreibt die DB Netz AG die Einführung des Rangierfunks GSM-R in den Zugbildungs- und Rangierbahnhöfen. Bis Ende 2010 wurden über 1 100 Anlagen vom analogen Rangierfunk auf den digitalen GSM-R Rangierfunk umgestellt. Für die übrigen rund 270 Anlagen ist eine Umstellung bis 2013 geplant.

Wesentliche Einzelprojekte im Bestandsnetz des Jahres 2010 waren:

- City-Tunnel Leipzig (Neubau bahntechnischer Ausrüstung im Tunnel),
- Schlüchterner Tunnel (Neubau 2. Röhre),
- Muldequerung Roßlau–Dessau (Inbetriebnahme),
- Erneuerung Kaiser-Wilhelm-Tunnel (Bau des neuen Kaiser-Wilhelm-Tunnel)
- Streckenertüchtigung Berlin–Rostock (Baubeginn Abs. Neustrelitz(a)–Kratzeburg(e))
- Projekt „Stuttgart 21“ (Umbau Gleisvorfeld, Baubeginn im Abschnitt Hauptbahnhof).

Konjunkturpakete I und II

Im Rahmen der Konjunkturpakete I und II werden zwischen 2009 und 2011 bundesweit über 2 100 kleine und mittlere Bahnhöfe saniert. Die Modernisierung und Aufwertung der Verkehrsstationen wird von der Bundesregierung und der DB Station&Service AG gemeinsam finanziert. Den Bahnhöfen stehen in Summe 352 Millionen Euro, davon 325 Millionen Euro Bundesmittel und weitere 27 Millionen Euro Eigenmittel der DB Station&Service AG, zur Verfügung.

Die geplanten Maßnahmen sind in sechs Arbeitspakete gegliedert. Neben der energetischen Sanierung von Empfangsgebäuden, erhöhen neue Informationsanlagen, ein verbessertes Erscheinungsbild sowie ein stufenfreier Zugang den Kundennutzen erheblich. Zusätzlich wird die Aufenthaltsqualität durch die Verbesserung des Wetterschutzes und die Erhöhung des Sicherheitsgefühls am Bahnhof gesteigert. Die Maßnahmen bringen schnelle Effekte und erhöhen die Kundenzufriedenheit, auch gerade in ländlichen Regionen.

In 2010 wurden insgesamt 159 Millionen Euro an kleine und mittelständische Unternehmen vergeben. 1 700 Maßnahmen an 1 200 Bahnhöfen sind umgesetzt worden. Im Jahr 2011 folgen noch 1 300 Maßnahmen an über 900 Verkehrsstationen.

Im Rahmen des Arbeitspaketes 1 „Energetische Sanierung“ konnten 31 Empfangsgebäude energetisch modernisiert werden. Hierfür wurden rund 28 Millionen Euro Bundesmittel und zusätzlich 8 Millionen Eigenmittel der DB Station&Service AG investiert. Die überwiegend denkmalgeschützten Bahnhöfe wurden entsprechend der technischen Notwendigkeit und im Rahmen der zeitlichen Umsetzbarkeit ausgewählt und energetisch optimiert. Nach der Modernisierung übertreffen alle Bahnhöfe die Vorgaben der Energieeinsparverordnung (EnEV) 2009. Die Schwerpunkte des Arbeitspaketes lagen, je nach Gegebenheiten vor Ort, in der Dämmung von Dächern und Fassaden, dem Austausch von Fenstern und Türen sowie der Modernisierung von Heizungsanlagen. Zudem wurden Verkehrsflächen saniert und neue Wartebereiche geschaffen. Die Ergebnisse können sich sehen lassen. Insgesamt entspricht die realisierte Reduktion von 3 400 Tonnen Kohlendioxid (CO_2) den jährlichen Emissionen von rund 800 Einfamilienhäusern. Außerdem konnten 13 733 000 Kilowattstunden Heizenergie gespart werden. Diese Energiemenge reicht aus, um 1 400 Einfamilienhäuser ein Jahr lang zu beheizen. Ein Highlight im Rahmen der energetischen Maßnahmen stellt der Bahnhof Konstanz dar. Unter Wahrung des historischen und denkmalgeschützten Erscheinungsbildes wurde die gesamte Fassade restauriert, Fenster ausgetauscht, das Dach gedämmt und die Anlagentechnik verbessert. Der Bahnhof erstrahlt unter der neuen LED-Uhr im Turm in neuem Glanz und ist ein würdiges Tor zur Stadt und Deutschland.

Im Arbeitspaket 2 „Aktuelle Informationen“ informieren Dynamische Schriftanzeiger (DSA) die Reisenden künftig über kurzfristige Fahrplanabweichungen im Zugverkehr. Bereits an über 1050 Stationen wurden Dynamische Schriftanzeiger installiert, 650 weitere Bahnhöfe werden im Jahr 2011 ausgestattet. Die Geräte an den Bahnsteigen geben optisch über elektronische LED-Laufbänder sowie akustisch per Lautsprecher Zugauskünfte in Echtzeit. Zusätzlich werden an größeren Bahnhöfen Fahrgast-Informationsanlagen (FIA) nachgerüstet oder ausgetauscht.

Inhalt des Arbeitspaketes 3 „Verbessertes Erscheinungsbild“ ist die Sanierung kleiner und mittlerer Bahnhöfe. Künftig wird das Ankommen und Abfahren auf Bahnhöfen angenehmer. Dazu zählt unter anderem die Erhöhung vorhandener Bahnsteige, um den Reisenden einen stufenfreien Einstieg in moderne Züge zu ermöglichen. Neue Wegeleitsysteme, Sitzbänke und Informationsvitrinen werten das Erscheinungsbild auf. Außerdem steht – je nach Bedarf – die Erneuerung von Bahnsteigkanten sowie der Neubau oder die Sanierung von Personenunterführun-

gen im Fokus dieses Arbeitspaketes. Die ganzheitlich sanierten Stationen entlang der Schnaittachtalbahn im Nürnberger Land sind jetzt nicht nur sicher, sondern bieten auch mehr Service und Attraktivität für die Fahrgäste, wie das Beispiel Rollhofen zeigt.

Im Mittelpunkt des Arbeitspaketes 4 „Stufenfreier Zugang“ steht der mobilitätsfreundliche Bahnhof. An den Bahnhöfen werden verbesserte Zugänge, beispielsweise Aufzüge, Fahrtreppen und Rampen installiert. Über 30 Bahnhöfe in Deutschland wurden durch die Maßnahmen bis Ende 2010 stufenfrei umgebaut. Damit können künftig auch mobilitätseingeschränkte Menschen bequemer zu den Bahnsteigen gelangen.

Durch die Maßnahmen des Arbeitspaketes 5 „Besserer Wetterschutz“ bieten die Bahnhöfe künftig mehr Schutz vor Wind und Regen. In 2010 konnten über 150 Stationen mit Wetterschutzhäusern ausgestattet werden, die den Reisenden das Warten angenehmer machen. Zudem wurden bestehende Bahnsteigdächer saniert.

Im Rahmen des Arbeitspaketes 6 „Mehr Sicherheit“ wird es auf vielen Bahnhöfen nachts künftig heller. Neue Beleuchtungen auf Bahnsteigen, an Zugängen und in Personenunterführungen verbessern das Sicherheitsempfinden der Reisenden. Darüber hinaus erhalten viele Bahnhöfe auffällige weiße Farb- oder Pflasterschraffuren, die den Sicherheitsbereich zwischen Zug und Bahnsteig kennzeichnen. Zusätzlich sorgen Blindenleitstreifen für mehr Sicherheit bei mobilitätseingeschränkten Menschen. Im Jahr 2010 profitierten über 200 Bahnhöfe vom Arbeitspaket 6.

Nach Abschluss der Maßnahmen wird die Modernisierung der Bahnhöfe fortgesetzt. Investitionen in den stufenfreien Ausbau, die Ausstattung, Kundeninformation und den Service gehen auch über die Konjunkturpakete hinaus weiter.

B.6.2 Instandhaltung der EIU

Die LuFV relevanten Instandhaltungsaufwendungen für das Bestandsnetz beliefen sich in 2010 nach Angaben der EIU auf rund 1,47 Mrd. Euro über alle EIU (2009: 1,38 Mrd. Euro, 2008: 1,33 Mrd. Euro), davon

– DB Netz AG inkl. RNI GmbH: 1,36 Mrd. Euro (2009: 1,27 Mrd. Euro, 2008: 1,22 Mrd. Euro),
– DB Station&Service AG: 0,08 Mrd. Euro (2009: 0,08 Mrd. Euro, 2008: 0,09 Mrd. Euro),
– DB Energie GmbH: 0,03 Mrd. Euro (2009: 0,03 Mrd. Euro, 2008: 0,02 Mrd. Euro).

Von den Instandhaltungsaufwendungen der DB Netz AG (ohne RNI und DUSS) wurden ca. 62 Prozent für den Oberbau sowie Erdbau und Durchlässe verwendet. Von den Instandhaltungsaufwendungen der DB Station&Service AG entfielen ca. 78 Prozent auf die technischen und baulichen Anlagen der Verkehrsstationen.

Die DB Energie wurden ca. 91 Prozent für die Instandhaltung der Kraftwerke, Umformerwerke, zentralen Umrichter, stationären Energieversorgungsanlagen sowie für Tankanlagen aufgewendet.

B.6.3 Netzgrößenentwicklung

Angaben basieren auf dem Infrastrukturkataster (ISK): Lt. Anlage 12.1 zur LuFV sind darin die Schienenwege i. S. d. § 1.3 LuFV enthalten, die im juristischen und wirt-

Tabelle 11

Streckennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (Angaben DB Netz AG)

	IZB 2009 (Stichtag: 30.11.2009)	IZB 2010 (Stichtag: 30.11.2010)	Saldo
Gleislänge in km	61.752	61.683	–69
Betriebslänge in km	33.468	33.417	–51
Stellwerke (Anzahl)	4.862	4.732	–130
Weichen (und Kreuzungen, Anzahl)	72.808	71.674	–1.134
Brücken (Anzahl)	24.763	24.801	38
Bahnübergänge (Anzahl)	14.688	14.594	–98
davon technisch gesichert	9.870	9.832	–38
Tunnel (Anzahl)	670	680	10
Tunnellänge in km	486	493	7
Stromnetz in km	7.754	7.786	32

Weitere Details zum Bestandsnetz der DB AG siehe auch Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2010 der DB AG: Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (www.eba.bund.de > Fachthemen > LuFV).

schaftlichen Eigentum der DB Netz AG einschließlich der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI), der DB Station&Service AG sowie der DB Energie GmbH stehen. Schienenwege und Verkehrsstationen, die von der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH oder der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH im Ausland betrieben werden, sind im ISK nicht abzubilden. Somit gehören zum „ISK-Netz“ alle Schienenwege, soweit sie nicht stillgelegt, abgebaut, veräußert, verpachtet, gepachtet, geplant oder fremdbetrieben (Museumsbahn, Gleisanschluss, Hafenbahn, Strecken der Usedomer Bäderbahn, Strecken mit Streckennummern > 6999, Strecken, die über Erbbaurecht von Dritten betrieben werden) sind bzw. sich derzeit im Bau und in Planung befinden oder nicht gebaut sind; des weiteren stillgelegte Bahnhofsinfrastruktur (Streckengleise, die förmlich stillgelegt sind, aber gemäß Stilllegungsverfügung als Bahnhofsinfrastruktur weitergenutzt werden dürfen).

Tabelle 12

Inbetriebnahme/Wiederinbetriebnahme von Eisenbahnstrecken/-teilstecken 2010
(Angaben DB Netz AG, Stand 30. November 2010)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Land	Länge (km)
1	1103	Burg (Fehmarn)–Orth (Fehmarn) [A]	SH	0,9
2	4110	Meckesheim–Algasterhausen [A, D]	BW	18,6
3	6396	Bft Lpz Berliner Str.–Bft Leipzig Nord [B, D]	SN	2,9
Summe (Stand: 30.11.2010)				**22,4***

* Hinzu kommen zusätzliche Verlängerungen von Strecken Gesamt: 4,6 km
[A] eingleisig,
[B] zweigleisig,
[C] keine Oberleitung,
[D] mit Oberleitung.

Tabelle 13

Verpachtung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken
(Angaben DB Netz AG, Stand 30. November 2010)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Termin	Land	Länge (km)	Bemerkungen
1	5700	Neumarkt-St. Veit–Frontenhausen-Marklkofen	30.06.2010	BY	23,1	Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
2	6588	Seifhennersdorf Grenze D/CZ–Eibau	15.01.2010	SN	8,9	DRE GmbH
3	6609	Freital Ost–Dresden-Gittersee	01.11.2010	SN	5,7	Sächsische Museumsbahn Verein Windbergnahn e.V.
4	6725	Sondershausen-Jecha–Sondershausen	01.11.2010	TH	4,4	WestenEnergie und Verkehr GmbH
Summe					**42,1**	

Bis zum 30. November 2010 gab es seitens der DB Netz keine eigentumsrechtliche Übertragung von Eisenbahnstrecken.

Tabelle 14

Stilllegung von Eisenbahnstrecken/-teilstrecken 2010
(Angaben DB Netz AG, Stand 30. November 2010)

Nr.	Str.-Nr.	Strecke/Teilstrecke	Land	Länge (km)
1	1915	BS Rbf–BS Helmstedter Straße A), D)	NI	1,4
2	1940	Helmstedt–Awanst. Alversdorf A), C)	NI	8,5
3	2985	Bielefeld Ost–Kreisbahnhof A), C)	NW	1,3
4	5217	Würzburg Rbf–Veitshöchheim A), D)	BY	0,9
5	5906	Nürnberg-Doos–Fürth Gbf A), D)	BY	0,3
6	6137	Glasower Damm Ost–Berlin-Schönefeld A), D)	BB	8,4
7	6195	Senftenberg, W 169–W 472 A), D)	BB	1,7
8	6271	Radebeul West–Radebeul Ost A), D)	SN	4,3
9	6360	Leipzig Hbf–Leipzig-Theresienstrasse A), D)	SN	2,7
Summe (Stand: 31.11.2010)				**29,5***

* Hinzu kommen zusätzlich Verkürzungen von Strecken Gesamt: 6,5 km:
A eingleisig,
B zweigleisig,
C keine Oberleitung,
D mit Oberleitung.

B.6.4 Bedarfsplanüberprüfung

Nach Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) hat das BMVBS die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege alle fünf Jahre darauf zu überprüfen, ob sie der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Die aktuellen Bedarfspläne von 2004 wurden überprüft. Die Ergebnisse wurden am 11. November 2010 vorgestellt. Entsprechend einer Forderung des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestags sowie des Bundesrechnungshofes wurden sämtliche Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, die nicht in Kürze fertig gestellt werden oder nicht bereits überprüft sind, mit einer Nutzen-Kosten-Analyse gesamtwirtschaftlich neu bewertet. Dies betraf 38 der rund 80 im Bedarfsplan enthaltenden Maßnahmen.

Die Überprüfung der Bedarfspläne wurde auf Basis der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für 2025 durchgeführt.

Die wichtigsten Ergebnisse

– die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen sind nach wie vor gut geeignet, die meisten vorhandenen/ prognostizierten Engpässe aufzulösen,

– eine Anpassung der Bedarfspläne zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht erforderlich,

– größtes Problem der überprüften Schienenprojekte sind starke Kostensteigerungen, die die Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) deutlich verschlechtern,

– die Erkenntnisse der Bedarfsplanüberprüfungen,

– verbleibende Engpässe im Schienennetz,

– unwirtschaftliche Schienenprojekte und

– die generelle Kostenproblematik

werden in die Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplans eingehen.

Von den insgesamt 38 überprüften Bedarfsplanprojekten erreichten neun Projekte kein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mindestens 1,0. Nach Bundeshaushaltsordnung und Haushaltsgrundsätzegesetz dürfen sie wegen fehlender Wirtschaftlichkeit derzeit nicht mit Bundeshaushaltsmitteln realisiert werden. 29 Projekte erzielten ein NKV von über 1,0. Ihre Wirtschaftlichkeit ist also weiterhin gegeben. Insbesondere Maßnahmen, die dem Schienengüterverkehr dienen, lohnen sich.

Insgesamt erreichten die überprüften Bedarfsplanprojekte ein durchschnittliches NKV von 2,2. In der letzten Bewertung zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 ergab sich noch ein NKV von 2,7. Die Verschlechterung der Ergebnisse ist zum ganz überwiegenden Teil auf die Erhöhung der Investitionskosten, denen kein entsprechend erhöhter Nutzen gegenüber steht, zurückzuführen. Dadurch verschlechtert sich die Wirtschaftlichkeit der meisten überprüften Projekte des Bedarfsplans.

Das wesentliche Problem, das die Bedarfsplanüberprüfung aufzeigt, ist entgegen zahlreicher Stimmen in der

Öffentlichkeit nicht, dass falsche Maßnahmen gewählt wurden, sondern die starken Kostensteigerungen der Infrastrukturmaßnahmen.

Stetig steigende Anforderungen an die Sicherheit (z. B. Tunnelsicherheit), an den Lärmschutz und an die Interoperabilität (Europäisches Schienenverkehrsmanagement- und Zugsicherungssystem ERTMS/ETCS) erhöhen die Kosten.

Insgesamt ist festzustellen, dass insbesondere die Nord-Süd-Relationen stark wachsen werden. Dies liegt im Wesentlichen am steigenden Schienengüterverkehr zwischen den Nordseehäfen und der Schweiz, Österreich sowie der Tschechischen Republik und den darüber hinaus gehenden Zielen (insbesondere Italien und Südosteuropa).

Der aktuelle Bedarfsplan ist nach wie vor geeignet, die meisten vorhandenen/prognostizierten Engpässe aufzulösen.

Abbildung 4

Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes



Quelle: BMVBW, Ref. A 21, Stand: 2003

B.7 Finanzierung von Infrastruktur außerhalb BSWAG/DBGrG

B.7.1 Lärmsanierungsprogramm

B.7.1.1 Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist seit 1999 folgender Sachstand erarbeitet worden:

In den ersten Jahren nach Einführung des Lärmsanierungsprogramms (1999 bis 2004) sind vordringliche Härtefälle auf der Basis einer vorläufigen „Dringlichkeitsliste“ finanziert worden. In dieser Zeit hat die DB AG eine Bestandsaufnahme vorgenommen. Seit 2005 liegt ein Überblick über die aktuellen Lärmemissionen im gesamten Netz der DB AG und über den Gesamtbedarf der Lärmsanierung vor. Daraus wurde eine Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes mit entsprechender Prioritätensetzung entwickelt, die eine hohe Wirksamkeit, ausgedrückt in der jeweils erreichbaren Lärmminderung und der Anzahl der damit zu schützenden Anwohner, gewährleistet.

Diese in Zusammenarbeit mit der DB AG erarbeitete „Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ist dem Deutschen Bundestag vom BMVBS am 1. April 2005 vorgelegt worden. *Eine Aktualisierung der Gesamtkonzeption zur Lärmsanierung soll 2011 vorgelegt werden.*

Seit 1999 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage einer entsprechenden Förderrichtlinie rund 580 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen verausgabt. Damit wurden

- über 635 Ortsdurchfahrten mit insgesamt
- rund 900 km Streckenlänge komplett saniert.

Hierbei sind

- rund 323 km Schallschutzwände errichtet sowie
- bei rund 43 800 Wohnungen Schallschutzfenster und Lüfter eingebaut sowie Dachsanierungen durchgeführt

worden. Dies erforderte, dass über 120 000 Wohnungen gutachterlich aufgenommen werden mussten.

B.7.1.2 Aktiver/Passiver Lärmschutz

In der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 7. März 2005 ist festgelegt, unter welchen Voraussetzungen aktive oder passive Maßnahmen zu realisieren sind.

Die unterschiedlichen Formen des Lärmschutzes sind in der Richtlinie wie folgt definiert:

- „Aktiver Lärmschutz“ an Bahnanlagen umfasst alle Maßnahmen an der Strecke, die zu einer Verminderung des Schalls an der Quelle (Emission) und auf seinem Ausbreitungsweg führen. Entsprechend § 2 Absatz 2 der Förderrichtlinie ist bei der Betrachtung von Nutzen/Kosten-Gesichtspunkten für die Gestaltung der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels die zusätzliche Schutzwirkung aktiver Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Bundesregierung will die Lärmsanierung intensivieren und fördert deshalb die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen.
- „Passiver Lärmschutz“ umfasst alle baulichen Maßnahmen an vom Eisenbahnlärm betroffenen baulichen Anlagen zur Senkung der Schalleinwirkungen (Immissionen).
- Erstattet werden notwendige bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, wobei die Wertverbesserung der Gebäude durch die Anpassung an den Stand der Technik angemessen zu berücksichtigen ist.
- Die schalltechnischen Gutachten, die durch die DB ProjektBau GmbH bei Ingenieurbüros in Auftrag gegeben werden, sind die Grundlage für alle Sanierungsmaßnahmen. Auf Grundlage der Anträge der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und der Förderrichtlinie entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt über die Bewilligung.

Im Rahmen des Konjunkturpakets II werden von 2009 bis 2011 gezielt deutschlandweit neue und innovative Verfahren in 90 Einzelmaßnahmen zur Verringerung des Lärms am Fahrweg erprobt. Dafür stehen insgesamt 100 Millionen Euro zur Verfügung. Die neuen Techniken sollen künftig das bestehende Maßnahmenportfolio zum Lärmschutz erweitern.

B.7.2 KV-Drittförderung Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) vom 1. April 2009 (gültig vom 6. April 2009 bis 31. Dezember 2011)

Der Bund fördert außerhalb des BSchwAG den Neu- und Ausbau leistungsfähiger Umschlaganlagen (Schiene/Straße bzw. Wasserstraße/Straße) durch Baukostenzuschüsse an private Unternehmen auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, wenn die Anlagen öffentlich, d. h. allen Nutzern diskriminierungsfrei zugänglich, sind.

Die Weiterentwicklung der Förderung des Kombinierten Verkehrs mit besonderem Schwerpunkt auf die Verbesserung der Schnittstellenproblematik ist Ziel der Bundesregierung. Der Kombinierte Verkehr optimiert die Vernetzung der Verkehrsträger und ermöglicht die verstärkte Einbeziehung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in die Logistikkette. Er kann somit dazu beitragen, einen möglichst großen Teil des in den nächsten Jahren zusätzlich anfallenden Güterverkehrsaufkommens zu verlagern. Die Förderung des Kombinierten Verkehrs soll die Entwicklung der umschlagseitigen Infrastruktur verbessern und beschleunigen.

Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führt und der Wettbewerb durch die Förderung nicht verzerrt wird.

Bis Ende 2010 wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt 440,0 Mio. Euro für 42 KV-Terminals (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 66 Baumaßnahmen) bewilligt. Die Förderung bewirkt eine Jahresumschlagkapazität von ca. 3,6 Mio. Ladeeinheiten.

Im Berichtszeitraum ging ein neuer Standort ans Netz.

B.7.3 Gleisanschlussprogramm Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) vom 17. September 2009 (gültig vom 21. September 2009 bis 31. August 2012)

Der Bund gewährt Zuwendungen für die Errichtung, Reaktivierung und den Ausbau von privaten Gleisanschlüssen. Ziel ist die Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von dem Verkehrsträger Straße auf den Verkehrsträger Schiene.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrsdichte auf den Straßen ist es erforderlich, die Nutzungsmöglichkeiten der Schienenwege für den Güterverkehr zu verbessern. Mit der Förderung von Gleisanschlüssen sollen Anreize zur nachhaltigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geschaffen werden. Sie richtet sich an Unternehmen in Privatrechtsform. Voraussetzung der Förderung ist u. a., dass eine Finanzierung allein durch privates Kapital nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlusses führt.

Im Jahr 2010 wurden insgesamt 12 private Gleisanschlüsse mit einem Fördervolumen von 5,551 Mio. Euro bei einem Investitionsvolumen von ca. 17,429 Mio. Euro gefördert.

Der Förderung liegen Verkehrsmengenverlagerungen von 1,074 Mio. t/Jahr bzw. 0,282 Mrd. tkm/Jahr zugrunde, die von den Zuwendungsempfängern jeweils über einen Zeitraum von fünf Jahren im jährlichen Durchschnitt nachgewiesen werden müssen (6,565 Mio. t/5 Jahre bzw. 1,825 Mrd. tkm/5 Jahre).

In Bezug auf die Vorjahre ist bei deutlich geringerem (durch die Nachwirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise) Antragsvolumen und Mitteleinsatz die Fördereffizienz je t Verlagerung gegenüber dem Vorjahr wieder etwas vermindert. Das durchschnittliche Antragsvolumen ist etwas gesunken, liegt aber nahe am Mittelwert. Zwischenzeitlich steigen die Volumina erkennbar wieder an. Die geförderten Gleisanschlüsse verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

B.7.4 Finanzierung von Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG-Bundesdrittel)

Die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen im Zuge öffentlicher Straßen (z. B. erstmaliger Einbau oder Verbesserung technischer Sicherungen) und insbesondere die Beseitigung von Bahnübergängen (z. B. durch Überführungsbauwerke) ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung, die vom Bund nachdrücklich – unter Einsatz erheblicher Bundesmittel auf der Grundlage des EKrG – unterstützt wird.

Um Maßnahmen im Zusammenhang mit der Änderung von Bahnübergängen nicht an der Finanzierungsschwäche eines Beteiligten (insbesondere der kommunalen Straßenbaulastträger) scheitern zu lassen, gewährt das EKrG einen Rechtsanspruch auf Erstattung eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten, welches bei Eisenbahnen des Bundes der Bund trägt (sog. Bundesdrittel gemäß § 13 EKrG). Die beiden übrigen Kostendrittel sind von

Tabelle 15

Geförderte Gleisanschlüsse im Jahr 2010

Bundesland	Anzahl	Bundesland	Anzahl
Baden-Württemberg	–	Niedersachsen	2
Bayern	1	Nordrhein-Westfalen	3
Berlin	–	Rheinland-Pfalz	1
Brandenburg	–	Saarland	–
Bremen	–	Sachsen	–
Hamburg	1	Sachsen-Anhalt	1
Hessen	2	Schleswig-Holstein	–
Mecklenburg-Vorpommern	1	Thüringen	–

den jeweils beteiligten Baulastträgern der Verkehrswege Schiene und Straße zu tragen.

Die Entscheidung über die Durchführung einer Kreuzungsmaßnahme treffen die jeweiligen Baulastträger der sich kreuzenden Verkehrswege. Die im Rahmen der Kreuzungsmaßnahme erforderlichen Maßnahmen sind zwischen den beteiligten Baulastträgern abzustimmen und in einer Kreuzungsvereinbarung festzulegen. Diese Vereinbarung bedarf im Hinblick auf die Gewährung des Bundesdrittels grundsätzlich der Genehmigung durch den Bund.

Die Bundesländer haben von den vom Bund im Haushaltsjahr 2010 für das so genannte Bundesdrittel bereit gestellten Mitteln insgesamt rund 79,7 Mio. Euro verausgabt.

C Bundesfernstraßen

C.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes und Bestand

C.1.1 Grundsätze der Straßennetzplanung des Bundes

Aufbauend auf den zentralen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielen ergeben sich für die Straßennetzplanung des Bundes folgende Handlungsschwerpunkte:

- Stärkung der Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßeninfrastruktur in einem größer werdenden Europa,
- Sicherung der vorhandenen Bundesfernstraßeninfrastruktur durch verstärkte Erhaltungsinvestitionen,
- gezielte Beseitigung von Verkehrsengpässen im Bundesautobahnnetz,
- Verbesserung der Bundesfernstraßeninfrastruktur in den alten Ländern,
- Stärkung des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland durch Ausbau der Hinterlandanbindungen,
- Fortführung des Aufbaus eines leistungsfähigen Bundesfernstraßennetzes in den neuen Ländern,
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen,
- Einsatz und Förderung moderner Verkehrstechnologien für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs.

Die investitionspolitischen Ziele finden ihren Niederschlag im Bundesverkehrswegeplan sowie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit den geplanten Neu- und Ausbauvorhaben im Bundesfernstraßennetz.

Auf der Grundlage des jeweiligen Bedarfsplans werden durch die Länder als Auftragsverwaltung des Bundes die Projektplanungen eingeleitet. Planungsauftrag besteht für alle Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ (VB), Planungsrecht für solche des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ (WB*).

Die Planungen erfolgen in enger Abstimmung mit dem Bund als Baulastträger der Bundesfernstraßen. So bestimmt der Bund die Linie für neue Autobahnen und längere Bundesstraßenneubaustrecken. Bei Ortsumgehungen erfolgt keine formelle Linienbestimmung, die Linienführung wird aber mit dem Bund abgestimmt.

Der fertige Entwurf wird von der zuständigen Auftragsverwaltung dem BMVBS zur Erteilung des sog. Gesehen-Vermerks, der Zustimmung des Bundes zu der Planung, vorgelegt. Damit kann das Land das Baurechtsverfahren durchführen. Ein Baubeginn kann erst erfolgen, wenn der Bund die entsprechenden Gelder bereit stellt und der Vergabe der Bauarbeiten zugestimmt hat.

Neben dem Neu- und Ausbau des Bundesfernstraßennetzes zählt zur Straßennetzplanung auch die Feststellung von Mängeln und Ermittlung von Engpässen im Netz, die es vorrangig zu beseitigen gilt. Ein weiteres Thema ist die Anpassung des Bundesfernstraßennetzes an geänderte Verkehrsstrukturen u. a. durch regionale Umstufungen von Straßen (z. B. Bundes- zur Landes- oder Gemeindestraße oder umgekehrt).

C.1.2 Netz der Bundesfernstraßen (Bestand und Entwicklung)

Bestand

Nach Ablauf des Jahres 2010 (Stand 1. Januar 2011) verfügte die Bundesrepublik Deutschland über ein Straßennetz für den überörtlichen Verkehr von 230 782 km Länge. Damit hat sich das Bundesfernstraßennetz gegenüber dem Vorjahr wie folgt verändert.

Tabelle 16

Straßennetzlängen

Straßennetz	Netzlänge[1] gegenüber dem Vorjahr			Veränderung
	01.01.2010	01.01.2011		
	(km)	(km)	(%)	(km)
1	2	3	4	5
Bundesfernstraßen	52.700	52.529	22,8	– 171
davon				
Bundesautobahnen	12.813	12.819	5,6	+ 6
Bundesstraßen	39.887	39.710	17,2	– 177
Übrige überörtliche Straßen	178.269	178.253	77,2	– 16
davon				
Landesstraßen	86.615	86.598	37,5	– 17
Kreisstraßen	91.654	91.655	39,7	+ 1

[1] Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2011.

Tabelle 17

Längenentwicklung der Bundesfernstraßen seit 1950
(entstanden durch Neubau, Umstufungen und Neuvermessungen)

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1	2	3	4	5	6	7
1950	2.128,0	—	24.349,4	—	26.477,4	—
1960[1]	2.551,2	+ 131,2	24.950,9	+ 442,6	27.502,1	+ 573,8
1970	4.110,3	+ 143,7	32.205,0	+ 157,3	36.315,3	+ 301,0
1980	7.292,0	+ 263,0	32.248,0	– 4,0	39.540,0	+ 259,0
1990	8.822,0	+ 101,0	31.063,0	– 45,0	39.885,0	+ 56,0
1991	10.854,0	+ 137,0	42.554,0	– 203,0	53.408,0	– 66,0
2000[2)]	11.515,0	+ 88,0	41.321,0	– 65,0	52.836,0	+ 23,0
2001	11.712,0	+ 197,0	41.282,0	– 39,0	52.994,0	+ 158,0
2002	11.786,0	+ 74,0	41.228,0	– 54,0	53.014,0	+ 20,0
2003	12.037,0	+ 251,0	41.246,0	+ 18,0	53.283,0	+ 269,0
2004	12.044,0	+ 7,0	41.139,0	– 107,0	53.183,0	– 100,0
2005	12.174,0	+ 130,0	40.969,0	– 170,0	53.143,0	– 40,0

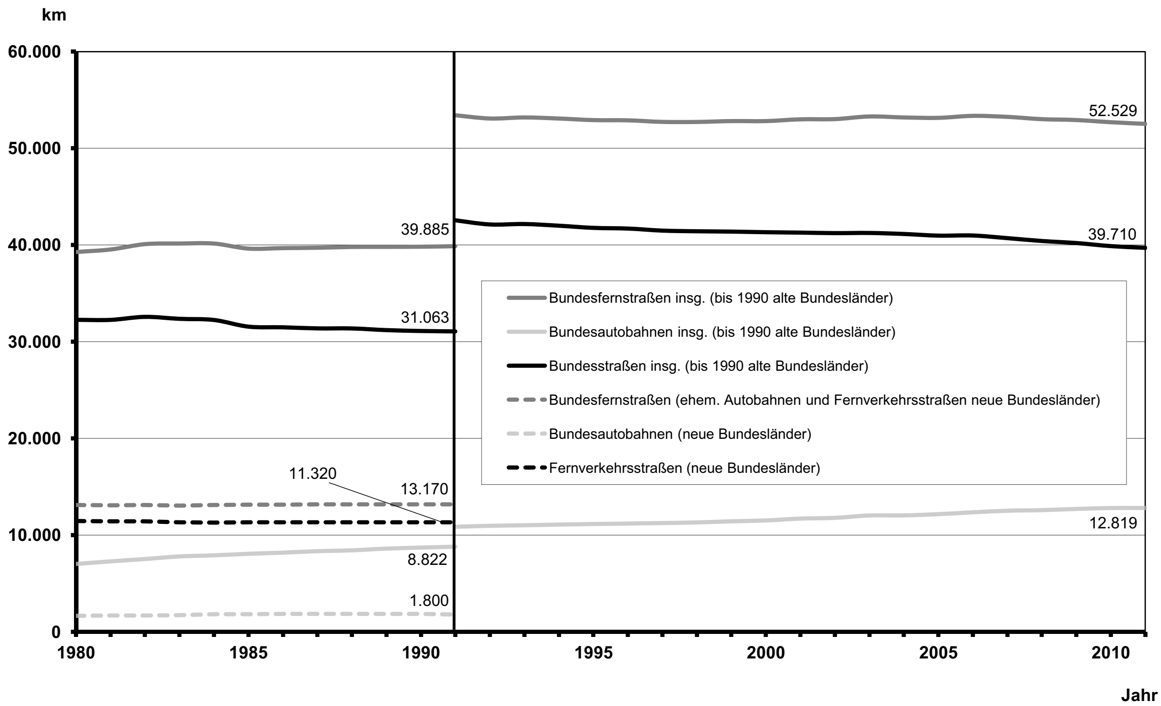
noch Tabelle 17

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 1. Januar (Spalte 2+4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3+5)
	km					
1	2	3	4	5	6	7
2006	12.363,0	+ 189,0	40.983,0	+ 14,0	53.346,0	+ 203,0
2007	12.531,0	+ 168,0	40.711,0	– 272,0	53.242,0	– 104,0
2008	12.594,0	+ 63,0	40.416,0	– 295,0	53.010,0	– 232,0
2009	12.718,0	+ 124,0	40.203,0	– 213,0	52.921,0	– 89,0
2010	12.813,0	+ 95,0	39.887,0	– 316,0	52.700,0	– 221,0
2011	12.819,0	+ 6,0	39.710,0	– 177,0	52.529,0	– 171,0

1 ab 1959 einschließlich Saarland.
2 ab 1. Januar 1992 alte und neue Bundesländer.

Abbildung 5

Längenentwicklung des Bundesfernstraßennetzes (gerundete Längen (km), Stand: 1. Januar 2011)



Quelle: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2011

C.1.3 Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen

Orientierungsgröße für den Ausbau und die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes ist die zu erwartende Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Wichtige Einflussfaktoren hierfür sind der inländische Kraftfahrzeugbestand sowie die Verkehrsstärken.

Kraftfahrzeuge

Bis Ende des Jahres 2010 (Stand 1. Januar 2011) wurde für das Bundesgebiet die in folgender Tabelle aufgeführte, nach Kfz-Arten gegliederte Bestandsentwicklung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes seit 1980. Aufgrund von EU-Vorschriften werden ab 1. März 2007 die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge vom KBA nicht mehr im Kfz-Bestand ausgewiesen. Bisher waren diese enthalten; zum 1. Januar 2006 machten sie etwa 12 Prozent des Pkw-Bestands aus.

Tabelle 18

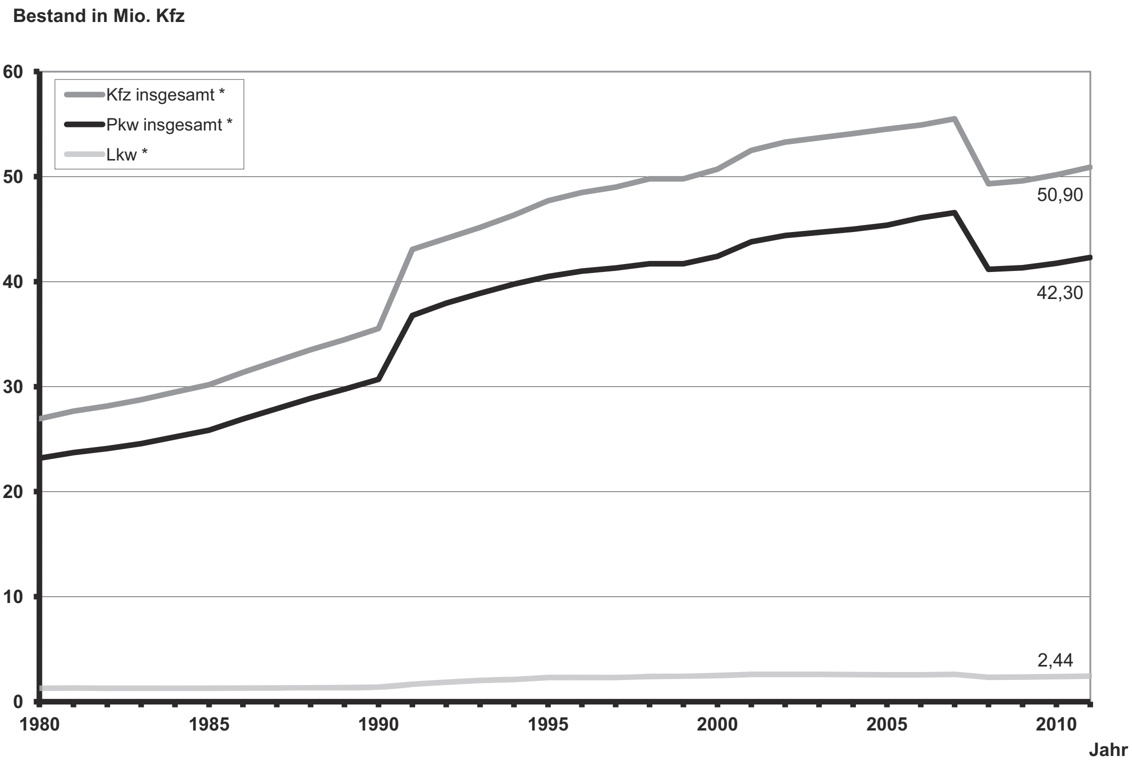
Kfz-Bestand

Kfz-Arten	Bestand in Tausend		Zuwachs[2]
	01.01.2010[2]	01.01.2011[2]	in %
1	2	3	4
Krafträder	3.762,6	3.827,9	1,7
Pkw	41.737,6	42.301,6	1,4
Lkw	2.385,1	2.441,4	2,4
übrige Kfz[1]	2.299,1	2.331,3	1,4
Summe Kfz	50.184,4	50.902,1	1,4

[1] Einschließlich Kraftomnibusse und Sattelzugmaschinen.
[2] Ab 1. Januar 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 Prozent), Veränderungsraten wurden auf Basis der jeweiligen Vorjahreswerte berechnet.
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 07/11

Abbildung 6

Entwicklung des Kfz-Bestandes (jeweils zum 1. Januar des Jahres)



* Ab 1991 ABL + NBL, ab 1. Januar 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 Prozent)
Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, Verkehr aktuell 07/11.

Verkehrsstärken

Für das Berichtsjahr wurden über das Jahr gemittelte Werte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) und des Anteils des Schwerverkehrs (SV) ermittelt (siehe nachfolgende Tabelle), die in ihrer zeitlichen Entwicklung in der anschließenden Abbildung „Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesfernstraßen und den übrigen Außerortsstraßen“ dargestellt sind.

Tabelle 19

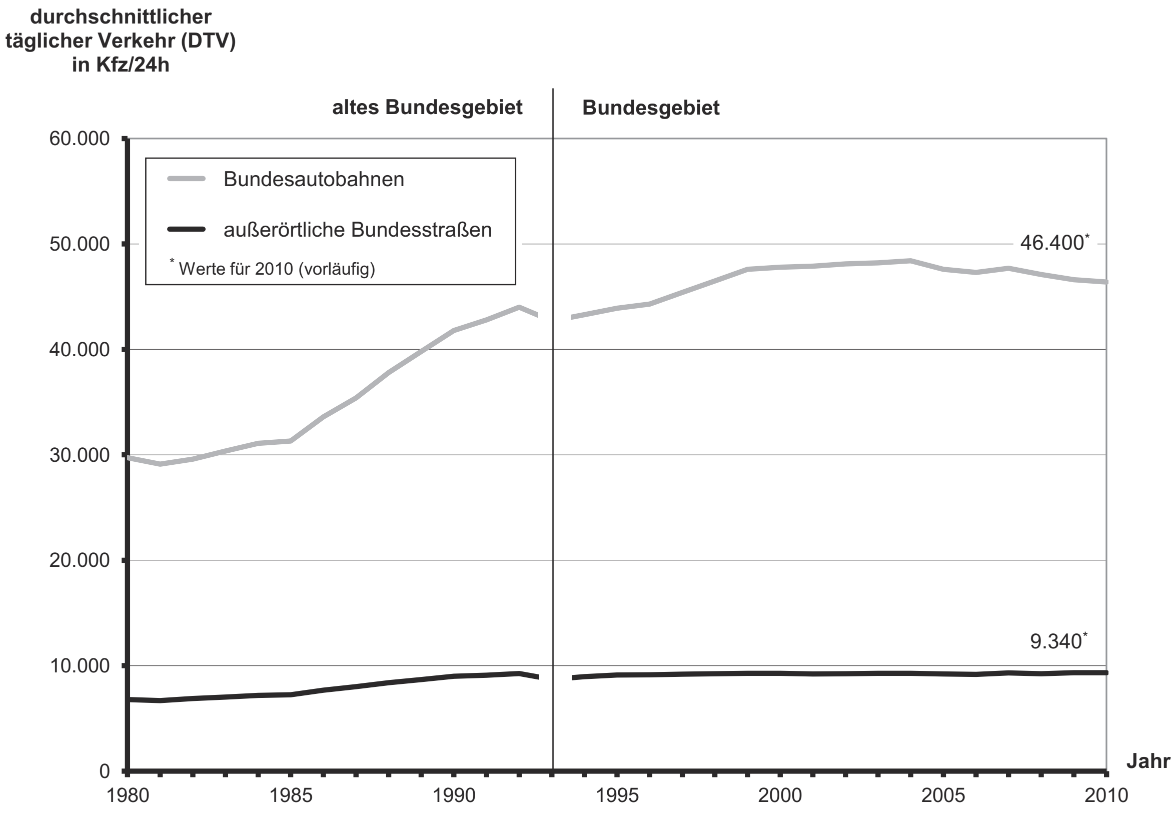
Verkehrsstärken

Straße	2009[1]		2010[1]		Änderungen 2009/2010[1]	
	DTV_{Kfz} Kfz/24 h	SV-Anteil %	DTV_{Kfz} Kfz/24 h	SV-Anteil %	des DTV_{Kfz} %	des SV-Anteils %
Bundesautobahnen	46.600	14,2	46.400	14,9	– 0,5	– 0,7
Bundesstraßen außerorts	9.340	*8,2*	9.340	*8,5*	*+ 0,0*	*+ 0,3*

[1] Vorläufige Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen. DTV-Werte gerundet; die Zuwachsraten wurden aus den ungerundeten Werten errechnet.

Abbildung 7

Verkehrsstärkenentwicklung (DTV) auf den Bundesautobahnen und den außerörtlichen Bundesstraßen (vor 1993: nur alte Bundesländer)



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Fahrleistungen

Die verkehrliche Bedeutung der Bundesfernstraßen besteht in ihrem überproportional hohen Anteil an den Verkehrsleistungen. Ein Großteil der Jahresfahrleistungen der Kfz im Straßenverkehr wird auf Bundesfernstraßen erbracht, deren Längenanteil am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 23 Prozent beträgt. Der Kfz-Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, konzentriert sich weiterhin auf den Autobahnen (vgl. DTV-Werte), die bei einem Längenanteil von 5,6 Prozent am Gesamtnetz der Straßen des überörtlichen Verkehrs rund 31 Prozent der Fahrleistungen tragen.

Tabelle 20

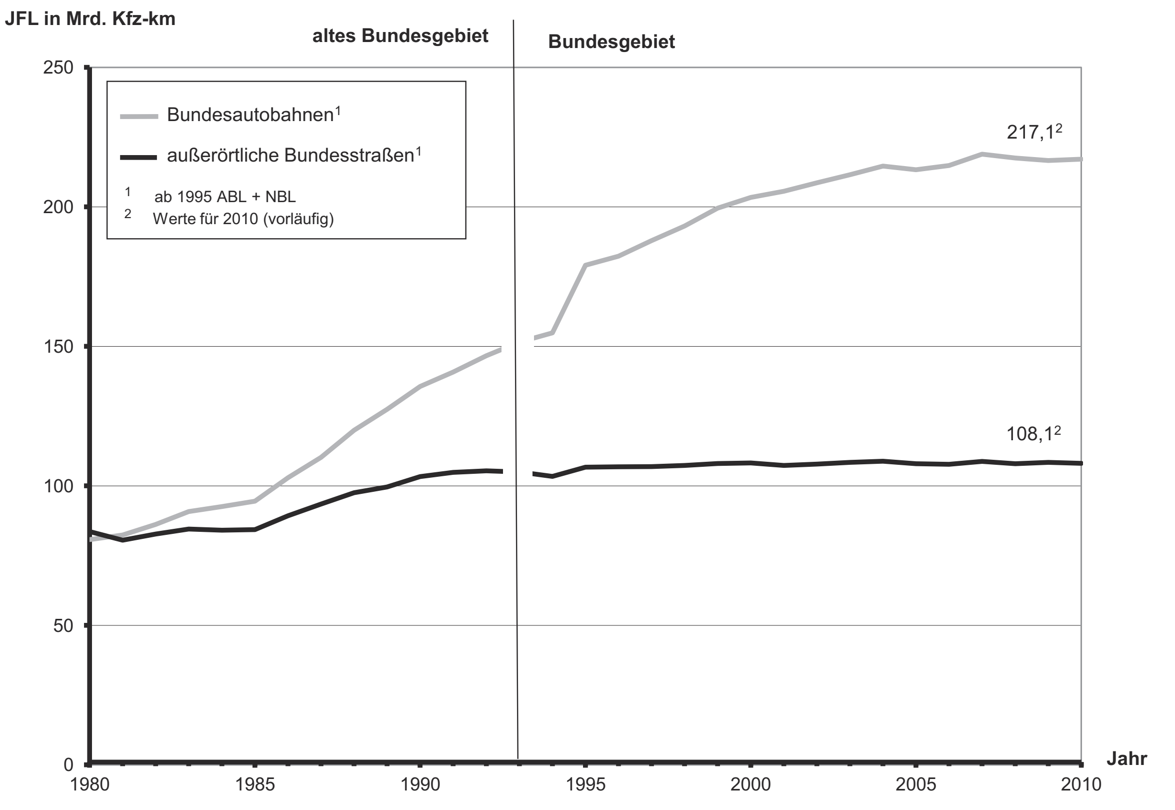
Jahresfahrleistungen

Netz/Teilnetz	2009		2010		Änderungen 2009/2010 der Jahresfahrleistungen
	Jahresfahrleistung	Anteile	Jahresfahrleistung	Anteile	
	Mrd. Kfz-km	%	Mrd. Kfz-km	%	%
Gesamtes Straßennetz[1]	699,1[1]	100,0	704,8[1]	100,0	+ 0,8
davon BFStr. außerorts	325,0[2]	46,5	325,2[2]	46,1	+ 0,1
davon Bundesautobahnen	216,6[2]	31,0	217,1[2]	30,8	+ 0,2
Bundesstraßen	108,4[2]	*15,5*	108,1[2]	*15,3*	*– 0,3*

1 DIW: Verkehr in Zahlen (Inländerfahrleistung).
2 Vorausschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Abbildung 8

Entwicklung der Jahresfahrleistungen auf den Bundesfernstraßen (vor 1995: nur alte Bundesländer)



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Baustellen auf Autobahnen

Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen sind zur Erhaltung der Substanz, zu deren Modernisierung und damit auch zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit unvermeidbar. Die Planung und Festlegung der Bauzeiten erfolgt in Abhängigkeit von der vorhandenen Verkehrsstärke. Die Anzahl der Fahrstreifen je Fahrtrichtung soll grundsätzlich beibehalten werden. Zeitgleiche Arbeiten auf parallel verlaufenden Strecken sollen auf festgelegten Netzmaschen ganzjährig vermieden werden.

Zur Information der Öffentlichkeit über aktuelle Baustellen mit einer Dauer von 8 Tagen und mehr wird in Zusammenarbeit mit den Ländern im Internet ein bundesweites Baustelleninformationssystem (BIS) betrieben. Aktuelle Baustellendaten und geplante Sperrungen von Streckenabschnitten und Anschlussstellen werden von jedem Bundesland regelmäßig aktualisiert und unmittelbar ins Internet eingestellt. Die Informationen sind im Internetangebot des BMVBS unter http://www.bmvbs.de verfügbar.

C.2 Investitionen

C.2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Das 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz (5. FStrAbÄndG) mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) 2004 (Gültigkeit ab 1. Januar 2001) ist am 16. Oktober 2004 (BGBl. I 2004, S. 2574) in Kraft getreten. Der Bedarfsplan beinhaltet folgende Bauziele (Vordringlicher Bedarf, ab 2001):

– Neubau von 1 900 km Autobahnen,

– Erweiterung von 2 200 km Autobahnen auf 6 oder mehr Fahrstreifen,

– Aus- und Neubau von 5 500 km Bundesstraßen, darin enthalten rund 850 Ortsumgehungen.

C.2.1.1 Realisierung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen

Das Bundesfernstraßennetz zu erhalten und auszubauen ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die hohen finanziellen Aufwand erfordert. Aus dem aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 wurden bis Ende 2010 nahezu 40 Prozent der Bedarfsplanmaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs mit einem Volumen von rund 28 Mrd. Euro realisiert. Im Jahr 2010 standen unter Einschluss der Konjunkturpakete rund 5,5 Mrd. Euro für Investitionen insgesamt zur Verfügung, die im Jahr 2011 wieder auf 5 Mrd. Euro absinken.

Im Zeitraum 2001 bis 2010 wurden rund 1 100 km Autobahnen für über 11,7 Mrd. Euro neu gebaut und rund 750 km für über 6,6 Mrd. Euro auf 6 oder mehr Fahrstreifen erweitert. Darüber hinaus wurden mit einem Bauvolumen von rund 9,2 Mrd. Euro weitere rund 1 880 km Bundesstraßen aus- oder neugebaut, davon allein rund 260 Ortsumgehungen (siehe Kapitel C.11).

Die im Zeitraum 2001 bis 2010 fertig gestellten Bundesautobahnabschnitte sind in den Karten „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2010“ (siehe Kapitel C.11.17) dargestellt und in der Tabelle „Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen, für den Verkehr freigegebene Verkehrsabschnitte in den Jahren 2001 bis 2010“ (siehe Kapitel C.3.1) zusammengefasst.

Zur Finanzierung dieser Bauleistungen trugen die ab 2005 zur Verfügung stehenden Mittel aus den Einnahmen der Maut für schwere Lkw bei. Das deutsche Lkw-Mautsystem hat seine Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit in den ersten Betriebsjahren unter Beweis gestellt. Seit Betriebsbeginn am 1. Januar 2005 arbeitet das Mautsystem dauerhaft stabil und zuverlässig auf hohem Niveau. Durch dieses innovative und weltweit einzigartige Mauterhebungssystem konnte im Jahr 2010 trotz Rückgang der Wirtschaftsleistung infolge der Finanzkrise Maut in Höhe von rund 4,5 Mrd. Euro eingenommen werden, die nach Abzug der Betriebskosten und den Harmonisierungsaufwendungen für das Lkw-Gewerbe in vollem Umfang der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen (im Jahr 2010 rund 58 Prozent davon den Bundesfernstraßen).

C.2.1.2 Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen

Gemäß § 4 Fernstraßenausbaugesetz prüft das BMVBS nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004 wurde in den Jahren 2009 bis 2010 durchgeführt. Sie erfolgte nicht für einzelne Maßnahmen, sondern betrachtete die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland und deren Auswirkung auf den Bedarfsplan insgesamt. Eine Änderung der Dringlichkeitseinstufungen der Bundesfernstraßenprojekte des geltenden Bedarfsplans ist nicht Aufgabe der Bedarfsplanüberprüfung. Es werden auch keine neuen Projekte erwogen. Dies kann erst im Rahmen der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans und des neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen erfolgen. Nur in diesem Zusammenhang kann über mögliche Änderungen von Dringlichkeitseinstufungen oder die Aufnahme von neuen Vorhaben in den Bedarfsplan entschieden werden.

Die Bedarfsplanüberprüfung wurde unter Zuhilfenahme der Straßenverkehrsprognose 2025, die die Ergebnisse der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2004-2025 berücksichtigte, durchgeführt. Es wurde die gesamtwirtschaftliche Wirkung der BPL-Maßnahmen insgesamt und regionalbezogen unter Einbeziehung von verkehrlichen und demografischen Entwicklungen im Vergleich der Jahre 2025 zu 2015 (Prognosehorizont des geltenden BPL) analysiert. Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 1993 erfolgte in 1998 in ähnlicher Form.

In der Straßenverkehrsprognose 2025 wurden auf Basis der vorliegenden Verkehrsverflechtungen die Verkehrsbelastungen des Bundesfernstraßennetzes für das Jahr 2025

ermittelt. Die Ergebnisse werden als aktualisierte Planungsgrundlage für Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen im Bundesfernstraßennetz verwendet und lagen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (BPL) zugrunde und ersetzen die Bedarfsplanprognose 2015.

Die Ergebnisse der gutachterlichen Überprüfung des BPL waren – über die grundsätzliche Abschätzung der gesamtwirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen hinaus – ein weiteres Entscheidungskriterium bei der Bedarfsplanüberprüfung.

Da sich die Grundlagen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004, insbesondere die Gesamtentwicklung des Verkehrs, zum Zeitpunkt der Überprüfung nicht wesentlich verändert haben, wäre aus diesem Grund eine Fortschreibung des Bedarfsplans derzeit nicht erforderlich. Entsprechend des Koalitionsvertrags von CDU, CSU und FDP für die 17. Legislaturperiode wurde entschieden, die Arbeiten für einen neuen BVWP mit Ziel 2015 aufzunehmen.

Über die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung berichtete das BMVBS im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages im November 2010.

Prioritätenveränderungen einzelner Projekte

Wenn sich nach Verabschiedung des Bedarfsplans wesentliche strukturelle oder verkehrliche Rahmenbedingungen geändert haben, können in den so zu begründenden Fällen nach § 6 FStrAbG auch Projekte beplant und realisiert werden, die im BPL nachrangig oder nicht enthalten sind. Diese Entscheidungen werden restriktiv gehandhabt und sind absolute Ausnahmen.

Gleichermaßen kann der Verzicht auf ein BPL–Projekt eintreten. Wenn sich im Verlauf der Planungsprozesse zeigt, dass

– für ein Projekt auf Grund der Kostenentwicklungen die Bauwürdigkeit nicht mehr nachgewiesen werden kann oder

– das Projekt aus (meist) ökologischen oder regionalstrukturellen Gründen nicht mehr ökonomisch realisierbar ist oder

– die Kosten- und/oder Verkehrsentwicklung zu einer wesentlichen Minderung des NKV führt,

wird die Überarbeitung der Planung gefordert, es können aber auch die Planungen eingestellt/zurückgestellt und auf eine Weiterverfolgung dieses Projekts verzichtet bzw. auf (wesentlich) spätere Zeitpunkte verschoben werden.

Für diese Einzelfallenscheidungen sind Änderungen des Bedarfsplans insgesamt nicht erforderlich

C.2.2 Bundesfernstraßenfinanzierung 2010 – Kapitel 1210 und Kapitel 1202 (Maut)

Für die Bundesfernstraßen standen für das Jahr 2010 nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2010 vom 6. April 2010 (BGBl. I, Nr. 14, S. 346) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

Tabelle 21

Bundesfernstraßenfinanzierung 2010 – Haushaltssoll

	Mio. €
Haushaltsmittel Kapitel 1210	3.817,7
Haushaltsmittel Kapitel 1202 (Maut)	2.031,8
Haushaltsmittel Kapitel 1202 (Tgr. 09 Konjunkturpaket I nach Rückumschichtung der Verstärkungsmittel von Schiene und Wasserstraße aus 2009)	309,8
hinzu: freigegebene Reste aus dem Vorjahr	4,2
Summe Verfügungsbetrag (SOLL)	**6.163,5**
Darüber hinaus stehen aus dem Investitions- und Tilgungsfonds (ITF, Konjunkturpaket II) – veranschlagt im Epl. 60, Kap. 6091 Tgr. 02 – für 2010 und 2011 noch zur Verfügung:	540,2

Tabelle 22

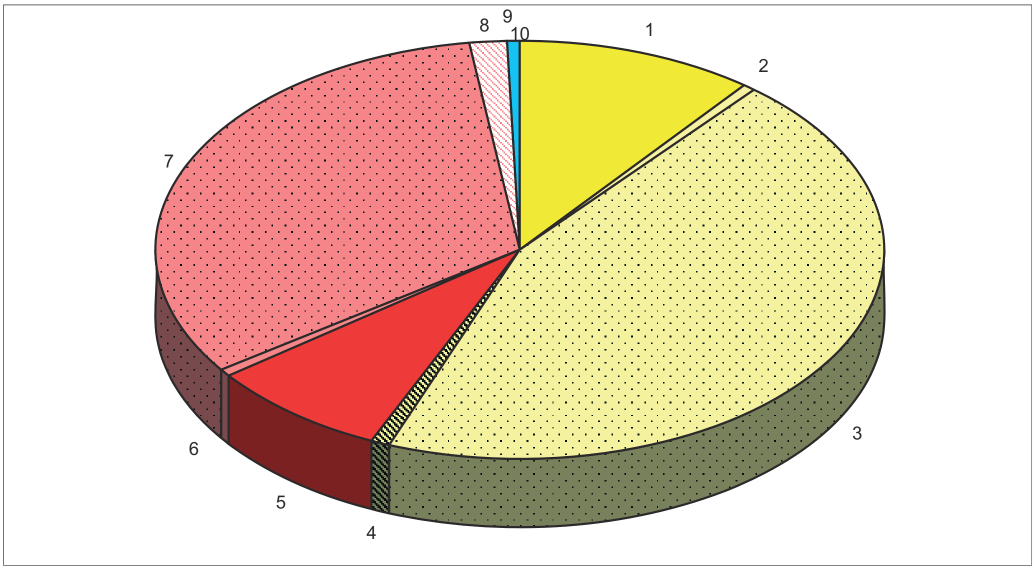
Bundesfernstraßenfinanzierung 2010 – IST-Ausgaben

	Mio. €
Kapitel 1210	3.851,8
(davon Verstärkung durch Mittelausgleiche und von KV)	*(31,5)*
Kapitel 1202 (Maut, Konjunkturpaket I und Aufbauhilfefonds Hochwasser)	2.447,1
(davon Verstärkung durch Minderausgabe KP I bei Schiene und Wasserstraße)	*(9,6)*
Kapitel 6091 (Investitions- und Tilgungsfonds, Konjunkturpaket II)	262,7
Summe IST-Ausgaben	6.561,6
Nichtinvestitionen	1.077,1
Investitionen	**5.564,3**
– davon Anteil für Maßnahmen des Bedarfsplanes, inkl. Refinanzierung	2.475,3
– davon Investitionen außerhalb der Bedarfsplanmaßnahmen	3.089,0
(nachrichtlich) davon – Baukostenzuschüsse der Europäischen Union	*58,6*
– Kapitel 1202 Titel 713 71 (Aufbauhilfefonds Hochwasser)	*38,6*
– Ausgabereste Berichtsjahr	*5,8*
hinzu aus Kapitel 1222 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen	*79,7*

Abbildung 9

Haushalt 2010 – IST-Ausgaben
Anteile der Ausgabenbereiche bei Kap. 1210 und Kap. 1202 (Bundesfernstraßen)

einschl. Konjunkturpaket I (KP I)



		- Mio € -	%
A	**Bau und Betrieb - Bundesautobahnen**	**3.565,8**	**56,6%**
	davon:		
1.	Straßenbetriebsdienst	668,0	10,6%
	davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(134,9)	
2.	Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	35,1	0,6%
3.	Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	2.815,1	44,7%
	Erhaltung, Um-/Ausbau, Lärmschutz - einschl. KP I	1.384,5	
	Erweiterung auf 6 oder mehr Fahrstreifen einschl. KP I	783,1	
	Neubau einschl. KP I	481,8	
	Erwerb privatvorfinanzierter Abschnitte	165,7	
4.	Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	47,6	0,8%
B	**Bau und Betrieb - Bundesstraßen**	**2.690,8**	**42,7%**
	davon:		
5.	Straßenbetriebsdienst	508,6	8,1%
	davon Investitionen (u.a. Kfz/Geräte und Nebenanlagen)	(61,6)	
6.	Abgeltung von Zweckausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	35,3	0,6%
7.	Bauinvestitionen (einschl. Grunderwerb)	2.044,4	32,5%
	Erhaltung, Um-/Ausbau, Lärmschutz - einschl. KP I	1.052,7	
	Neubau einschl. KP I	905,5	
	Erwerb privatvorfinanzierter Abschnitte	86,2	
8.	Weitere Ausgaben (u.a. Verkehrsbeeinflussung)	102,5	1,6%
C	**Sonstiges**	**42,3**	**0,7%**
	davon:		
9.	Zuwendungen des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5a FStrG	0,7	0,0%
10.	Weitere Ausgaben (u.a. Forschung)	41,6	0,7%
	Zusammen:	**6.298,9**	**100,0%**
	Anteil Bedarfsplanmaßnahmen (BPL)	**2.422,3**	**38,5%**
	davon VDE	189,6	
	hinzu aus Kap. 1222	**79,7**	
	hinzu aus Sondervermögen (KP II) 2009-2010/11	**262,8**	

C.2.3 Bundeshaushalt 2011

Das Haushaltsgesetz 2011 vom 22. Dezember 2010 wurde am 27. Dezember 2010 verkündet (BGBl. I Nr. 67 S. 2228). Der vom Deutschen Bundestag verabschiedete Bundeshaushalt 2011 sieht für Kapitel 1210 (Bundesfernstraßen) und Kapitel 1202 (Allgemeine Bewilligungen/ Maut Ausgaben für die Bundesfernstraßen in Höhe von 5 842,0 Mio. Euro vor. Hinzu kommen noch Restmittel in Höhe von 272 Mio. Euro aus dem Investitions- und Tilgungsfonds (ITF) im Rahmen des Konjunkturpaketes II. Diese Mittel werden im Einzelplan 60 des BMF zur Ausfinanzierung lfd. Maßnahmen bis zum 31. Dezember 2011 überjährig bereitgestellt. Ab dem Haushaltsjahr 2011 werden erstmals die nach Abzug der Systemkosten und der Harmonisierungskosten für das Lkw-Gewerbe verbleibenden Mauteinnahmen ausschließlich zur Finanzierung von Bundesfernstraßenmaßnahmen verwendet (Schaffung Finanzkreislauf Straße).

C.2.4 Erhaltungsinvestitionen

C.2.4.1 Bundesfernstraßen (Ausgaben)

Neben dem Neubau und der Erweiterung der Bundesfernstraßen müssen die Bundesfernstraßen in ihrer Substanz und Nutzungsfähigkeit nachhaltig erhalten werden. Hierfür werden jährlich steigende Finanzmittelanteile aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt.

Zur Erhaltung der Bundesfernstraßen – ohne die Erhaltungsanteile im Zusammenhang mit Um- und Ausbau sowie Bundesautobahnerweiterung – wurden im Berichtsjahr 2010 insgesamt (Strecke + Ingenieurbauwerke) 2 024 Mio. Euro (einschließlich KP II) ausgegeben, davon für

– Bundesautobahnen: 1 159 Mio. Euro,

– Bundesstraßen: 865 Mio. Euro.

C.2.4.2 Ingenieurbauwerke (Ausgaben)

Wesentliche Grundlage für die Planung und Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken ist die Zustandsbewertung der Bauwerke im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen.

Der Anteil der Erhaltungsausgaben für Ingenieurbauwerke für Bundesfernstraßen lag im Berichtszeitraum mit rund 480 Mio. Euro bei etwa 24 Prozent der Gesamterhaltungsausgaben mit steigender Tendenz. Hinzu kommen noch Erhaltungsausgaben durch die Instandsetzung und Erneuerung von Bauwerken im Rahmen des Um- und Ausbaus von Bundesfernstraßen.

Neben kleineren Instandsetzungsmaßnahmen an den Bauwerken, die zum Routinegeschäft der Auftragsverwaltungen gehören, stehen aufgrund der Altersstruktur des Bauwerksbestandes und aufgrund der höheren Belastungen der Bauwerke infolge des enorm angestiegenen Güterverkehrs vor allem bei Großbrücken im Zuge von Autobahnen zunehmend umfangreiche Grundinstandsetzungen und Ertüchtigungen an. Bei vielen älteren Bauwerken sind durch die höheren Belastungen inzwischen die bisher noch vorhandenen Tragfähigkeitsreserven weitgehend aufgebraucht, so dass neben Instandsetzungen auch Verstärkungen und in manchen Fällen auch Ersatzneubauten erforderlich werden (siehe Kap. C.4).

C.2.5 Finanzierungsprogramme der EU

C.2.5.1 EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007 bis 2013 – Teil Straße

Für Bundesfernstraßen stehen in diesem Programm 1,076 Mrd. Euro zur Verfügung, davon 699 Mio. Euro aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE). Die 22 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet 10 Straßenprojekte. Bis zum 31. Dezember 2010 wurde für alle 8 derzeit zur Beantragung vorgesehenen Straßengroßprojekte die Vorbereitung von Großprojektanträgen an die EU-Kommission ausgelöst. Zwei der 10 Straßenprojekte der indikativen Liste des Programms werden als Alternativ- bzw. Reserveprojekte vorgehalten.

Bis zum 31. Dezember 2010 wurden für insgesamt 6 Straßenprojekte folgende EFRE-Mittel zugesagt:

– Neubau der A 14 Magdeburg–Wittenberge–Schwerin–Wismar, Modul 1: 2. BA AS Schwerin Nord bis AS Jesendorf 57,7 Mio. Euro,

– Neubau der Bundesautobahn A 26, Projektabschnitt I – südöstl. Stade bis Horneburg (K 36n), Projektabschnitt II – Horneburg (K 36n) bis AS Jork (K 26) 52,2 Mio. Euro,

– Neubau der A 72 Chemnitz–Leipzig, Projektabschnitt 3: Rathendorf–Borna 76,5 Mio. Euro,

– Neubau der Bundesstraße B 178n (Grenze DE/ PL–A 4), Modul 1: Bauabschnitt 3.1 15,0 Mio. Euro,

– Neubau B 98n, Ortsumgehung Bischofswerda 10,0 Mio. Euro,

– Ausbau der Bundesautobahn A 10 Nördlicher Berliner Ring; Modul 1: Autobahndreieck Schwanebeck 20,0 Mio. Euro.

Das Investitionsvolumen des Projekts B 98n liegt unter dem Schwellenwert für EU Großprojekte (50 Mio. Euro) und unterliegt daher im Gegensatz zu den anderen genannten Straßenprojekten keiner Genehmigungspflicht durch die EU-Kommission.

C.2.5.2 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Straße

Im Jahr 2007 wurden im Rahmen des Jahresprogramms diverse Anträge auf Förderung bei der EU-Kommission eingereicht. Für Deutschland wurden nur zwei Projekte bewilligt:

– weiterer Ausbau der A 6 auf dem Abschnitt Walldorf–Weinsberg in BW 2,22 Mio. Euro,

– Ausbau eines Streckenabschnitts der A 3 1,48 Mio. Euro.

Auch für das Jahr 2008 wurden Anträge gestellt und für Deutschland zwei Projekte berücksichtigt:

– 6-streifiger Ausbau der A 8 auf dem Abschnitt Pforzheim Süd–Heimsheim 1,28 Mio. Euro,
– 6-streifiger Ausbau der A 3 auf dem Abschnitt Hösbach–Kauppenbrücke 4,87 Mio. Euro.

Des Weiteren hat die Kommission zur Förderung der europaweiten Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) für die Jahre 2007 bis 2009 im Rahmen des Vorhabens „EasyWay I“ Zuschüsse für die Implementierung von IVS in Deutschland in Höhe von rund 17 Mio. Euro gewährt.

Im Rahmen des EU-Konjunkturpakets wurde für Deutschland der Antrag zur Förderung der Mainbrücke Randersacker im Zuge der A 3 berücksichtigt. Hier erfolgt eine Förderung in Höhe von 2,395 Mio. Euro.

C.3 Bauleistungen Gesamtübersicht

Tabelle 23

Gesamtübersicht der Bauleistungen auf Bundesfernstraßen im Jahr 2010 (in Kilometer)

Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten (VKE)	Gesamtkosten der VKE[1]	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
		von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
	(Mio. €)	(km)		
1	2	3	4	5
BAB-Neubaustrecken				
für den Verkehr freigegeben				
2 VKE vierstreifig			6,3	
davon 2 VKE 2. Fahrbahn			6,3	
davon vollständig fertig gestellt				
2 VKE vierstreifig	104,5	6,3		
im Bau				
2 VKE zweistreifig				11,6
28 VKE vierstreifig				166,1
1 VKE sechsstreifig				2,6
BAB-Erweiterungsstrecken				
für den Verkehr freigegeben				
21 VKE sechsstreifig			136,4	
davon 1 VKE 2. Fahrbahn			11,2	
davon vollständig fertig gestellt				
12 VKE sechstreifig	1515,0[2]	90,9		
im Bau				
46 VKE sechsstreifig				289,7
1 VKE achtstreifig				2,3

noch Tabelle 23

Straßenklasse und Bautyp in Verkehrseinheiten (VKE)	Gesamtkosten der VKE[1]	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
		von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
	(Mio. €)	(km)		
1	2	3	4	5
Bundesstraßen Neubau- und Erweiterungsstrecken				
für den Verkehr freigegeben				
4 VKE zweistreifig			27,7	
2 VKE vierstreifig			4,2	
davon vollständig fertig gestellt				
4 VKE zweistreifig	95,9	27,7		
2 VKE vierstreifig	40,7	4,2		
im Bau				
12 VKE zweistreifig				60,6
26 VKE vierstreifig				126,3
Ortsumgehungen				
für den Verkehr freigegeben				
16 VKE zweistreifig			57,1	
1 VKE vierstreifig			6,3	
davon vollständig fertig gestellt				
14 VKE zweistreifig	229,0	66,3		
1 VKE vierstreifig	62,7	6,3		
im Bau				
75 VKE zweistreifig				300,6
1 VKE vierstreifig				1,4

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.
2 Kosten enthalten Bau, Erehaltung, Betreib; Fianzierung durch private Betreiber (ÖPP-Projekte).

Die Einzeldarstellungen der Bauleistungen nach Bundesländern sind im Kapitel C.11.1–C.11.16 enthalten.

C.3.1 Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen

Tabelle 24

Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen
Für den Verkehr freigegebene Verkehrsabschnitte in den Jahren 2001 bis 2010

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
Vierstreifiger Neubau				
1	A 4	Wenden–Krombach	9	NW
2	A 6	Amberg–Oberpfälzer Wald – Lohma	45	BY
3	A 7	Füssen–Nesselwang	15	BY
4	A 14	Schwerin–Wismar	25	MV
5	A 17	Grenze CZ–Dresden	45	SN
6	A 20	Weede–Lübeck	28	SH
7		Lübeck–Schönberg	31	SH/MV
8		Rostock–Uckermark	200	MV/BB
9	A 26	Horneburg–Stade	11	HH
10	A 31	Ochtrup–Geeste	51	NI
11	A 38	Drammetal–Werther	64	NI/TH
12		Breitenworbis–Bleicherode	12	TH
13		Heringen–Wallhausen	23	TH/ST
14		Sangerhausen–Schafstädt	33	ST
15		Halle-Süd–Leuna	20	ST
16		Leipzig-SW–Parthenaue	23	SN
17	A 39	Braunschweig–Königslutter	13	NI
18	A 44	Rheinquerung Ilverich	6	NW
19		Hessisch Lichtenau-M–Hessisch Lichtenau-O	4	HE
20	A 46	Arnsberg/Uentrop–Wennemen	9	NW
21	A 52	Roermond–Elmpt	5	NW
22	A 66	Schlüchtern-N–Neuhof-S	8	HE
23		Fulda/S–AD Fulda	6	HE
24	A 71	Erfurt-Bindersleben–Sömmerda/O	34	TH
25		Prov. AS B 85–Heldrungen	7	TH
26		Schweinfurt–Traßdorf	127	BY/TH
27	A 72	Chemnitz–Niederfrohna	10	SN
28		Borna-S–AS Borna-N	3	SN

n o c h Tabelle 24

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
29	A 73	Lichtensfels–Ebersdorf bei Coburg–Eisfeld	37	BY/TH
30		Eisfeld–Suhl	34	TH
31	A 94	Ampfing–Winhöring	20	BY
32	A 96	Gebrazhofen–Dürren	7	BW
33	A 98	Lörrach–Hochrhein	5	BW
34	A 99	Germering	6	BY
35	A 143	Halle-S–Halle-Neustadt	9	ST
36	A 281	HB-Airport–HB-Neustädter Hafen	10	HB
37	A 861	Grenze Schweiz–Hochrhein	5	BW
	Summe vierstreifiger Neubau		**1.001**	
Sechsstreifiger Neubau				
38	A 100	Buschkrugallee–Neukölln	1	BE
39	A 113	Schönefeld–LGr BB/BE	8	BB
40		LGr BB/BE–Neukölln	10	BE
	Summe sechsstreifiger Neubau		**19**	
Bau der 1. Fahrbahn				
41	A 94	Kühstein–Tutting	11	BY
42	A 99	Murg–Hauenstein	10	BW
	Summe Bau der 1. Fahrbahn		**21**	
Anbau der 2. Fahrbahn				
43	A 1	Oldenburg–Heiligenhafen	18	SH
44	A 21	Wahlstedt–Bornhöved	9	SH
45		Wellseedamm–Neumeimersdorf	1	SH
46	A 70	Knetzgau–Eltmann	8	BY
47	A 93	Selb–Schwarzenhammer	4	BY
48	A 96	Memmingen–Erkheim	12	BY
49		Bad Wörishofen–Buchloe	4	BY
	Summe Anbau der 2. Fahrbahn		**56**	
	Summe Neubau gesamt (km)		**1.097**	
	Neubau-Bauvolumen (Mrd. €, rund)		**11,2**	

noch Tabelle 24

lfd. Nr.	Straße	Strecke	Länge (km, gerundet)	Land
1	2	3	4	5
Sechsstreifige Erweiterung				
50	A 1	HH-SO (A 25)–HH-Billstedt	6	HH
51		Hagen–Lichtendorf	12	NW
52		Wermelskirchen–Blombachtal	15	NW
53		Lotte/Osnabrück–Bramsche	19	NI/NW
54	A 2	LGr NW–Kleinenbremen	1	NI/NW
55		Braunschweig-Watenbüttel–Braunschweig-N	5	NI
56		Lehrte–Peine	13	NI
57		Hamm–Hamm/Uentrop–Oelde	28	NW
58		Hamm–Hamm/Rhynern	4	NW
59		Bereich AK Kamen	3	NW
60		Gelsenkirchen/Buer–Herten	5	NW
61	A 3	Hösbach–Aschaffenburg-W	11	BY
62		Heidingsfeld–Würzburg	8	BY
63	A 4	Wommen–Herleshausen	6	HE
64		Aachen–Düren	21	NW
65		Kerpen–Köln-W	11	NW
66		Schmölln–Frankenberg	55	TH/SN
68		Jena-Göschwitz–Rüdersdorf	27	TH
69		Gera–Ronneburg	13	TH
70		Neudietendorf–Erfurt/O	15	TH
71		Herleshausen–Waltershausen	27	TH
72	A 6	Viernheim (LGr HE/BW)–Mannheim	7	BW
73		Walldorf–Wiesloch/Rauenberg	6	BW
74		Sinzheim–Sinzheim/Steinsfurt	10	BW
75		Roth–Nürnberg	13	BY
76	A 7	Großburgwedel–Hannover-N	6	NI
77		Hannover-O– Altwarmbüchen	6	NI
78		Drammetal–Göttingen	9	NI
79	A 8	Heimsheim–Leonberg (mit B 295 Renningen)	10	BW
80		Stuttgart/Degerloch	3	BW
81		Ulm/Elchingen–Leinheim	16	BY
82		Augsburg-W–Dachau/Fürstenfeldbruck	42	BY

noch Tabelle 24

lfd. Nr.	**Straße**	**Strecke**	**Länge (km, gerundet)**	**Land**
1	**2**	**3**	**4**	**5**
83	A 9	Sophienberg–Bayreuth	6	BY
84		München/FrankfurterRing–Flughafen München	20	BY
85		Droyßig–Naumburg	3	ST
86		Großkugel–Zörbig	27	ST
87		Vockerode–Klein Marzehns	20	ST
88		Hirschberg–Schleiz	19	TH
89		Triptis–Hermsdorf	17	TH
90		Hermsdorf–Eisenberg	11	TH
91	A 10	Ludwigsfelder Damm	4	BB
92		Königs Wusterhausen–Spreeau	8	BB
93		BE-Hellersdorf–Schwanebeck	18	BB
94		Umbau AD Nuthetal	4	BB
95	A 14	Schkeuditzer Kreuz–Hall-Peißen	11	ST
96	A 27	HB/Überseestadt–Bremen-N	11	HB
97	A 46	Haan-O–Westring	1	NW
98	A 57	Umbau Neuss-W	2	NW
99		Kaarst–Meerbusch	5	NW
100	A 59	Duisburg/Duissern–Duisburg	1	NW
101	A 66	Wiesbaden–Kriftel	8	HE
102	A 72	Chemnitz-S–Chemnitz	3	SN
103	A 115	AD Nuthetal–LGr BB	16	BB
	Summe sechsstreifige Erweiterung		**645**	
Achtstreifige Erweiterung				
103	A 3	Griesinger Straße–Köln-O Dellbrück	5	NW
104	A 7	4. Elbtunnelröhre	5	HH
	Summe achtstreifige Erweiterung		**10**	
	Erweiterung gesamt (km)		**655**	
	Erweiterungs-Bauvolumen (Mrd. €, rund)		**6,4**	

Abbildung 10

Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Stand: 1. Januar 2011



SSP Consult. Beratende Ingenieure GmbH. im Auftrag des BMVBS. Referat StB 10

C.3.2 Bundesstraßen – Neubau und Erweiterung einschließlich Ortsumgehungen, Radwegebau

Neubau und Erweiterung

Für den Neubau und vierstreifige Erweiterungen von Bundesstraßen einschließlich Ortsumgehungen wurden im Berichtsjahr – einschließlich der beiden Konjunkturpakete – insgesamt rund 1 033 Mio. Euro ausgegeben und 23 Verkehrseinheiten (VKE) mit einer Gesamtlänge von 95,3 km für den Verkehr freigegeben. Weitere 114 VKE von Bundesstraßen mit einer Länge von insgesamt 488,9 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Im Rahmen des Neubaus und der Erweiterung von Bundesstraßen hat der Bau von Ortsumgehungen eine besondere Bedeutung und bleibt ein Schwerpunkt bei den Investitionen im Bundesfernstraßenbau. Im Berichtsjahr 2010 wurden bundesweit 15 Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt 72,6 km vollständig fertig gestellt. 76 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 302,0 km befanden sich Ende des Berichtsjahres im Bau.

Unter gleichzeitiger Berücksichtigung von Um- bzw. Abstufungen betrug die Gesamtlänge der Bundesstraßen (gesamtes Bundesgebiet) am Ende des Berichtsjahres 39 710 km.

Radwegebau

Im Berichtsjahr wurden rund 94 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschließlich der Erhaltung von Radwegen) ausgegeben. Es sind rund 280 km Radwege an Bundesstraßen fertig gestellt worden. Dafür wurden insgesamt rund 78 Mio. Euro aufgewendet. Im Zeitraum 1991 bis 2010 wurden rund 7 100 km Radwege mit Baukosten in Höhe von rund 1,3 Mrd. Euro fertig gestellt.

C.3.3 Ingenieurbauwerke

C.3.3.1 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken

Tabelle 25

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
2010 für den Verkehr freigegeben					
A 4 , Eisenach–Hörselberge AS Eisenach Ost-westl. Waltershausen	1	Hörseltalbrücke	422	16,1	Spannbeton
	2	Nesseltalbrücke	414	17,3	Stahlverbund
A 7, Würzburg–Füssen AS Nesselwang–Grenztunnel Füssen	3	Talbrücke Enzenstetten	558	24,9	Spannbeton
A 23, Hamburg–Heide AS Itzehoe-Süd–AS Itzehoe-Nord	4	Störbrücke Itzehoe	1.155	12,7	Spannbeton
A 39/391 Wolfsburg–Salzgitter Umbau Autobahndreieck Braunschweig Südwest	5	Unterführung Schrotweg	70	4,4	Spannbeton
	6	Unterführung Rampe 1	88	5,1	Spannbeton
A 98, Weil a. R. (BGr)–Schaffhausen (BGr), AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau	7	Dultenaugrabenbrücke Süd	444	11,3	Stahlverbund
	8	Holzmatttalbrücke Süd	403	9,7	Spannbeton
Ende 2010 im Bau					
A 1, Köln–Trier (Ausbauende NRW)	9	Wildbrücke Heinzenberg bei Nettersheim	36	3,5	Holz-Beton-Hybrid
A 1, Saarbrücken–Heiligenhafen Rengen (L 46)–Kellberg	10	Liesertalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	578	18,2	Spannbeton

noch Tabelle 25

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau-kosten[1] (Mio. €)	Baustoff
A 1, AS Kelberg (B 410)–AS Daun (B257)	11	Talbrücke Königsuhr (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	121	4,4	Spannbeton
A 4, AS Magdala–AS Jena östl. AS Magdala–westl. AS Jena-Göschwitz	12	Tunnel Jagdberg	3.065	181,8	Stahlbeton
A 30, Osnabrück–Bad Oeynhausen	13	Werrequerung (BW 29)	153	17,3	Stahlverbund
	14	Werrequerung (BW 4)	309	29,2	Stahlverbund
A 33, Osnabrück–Bielefeld	15	Zubringer Brackwede	86	5,3	Spannbeton
A 39/391 Wolfsburg–Salzgitter Umbau Autobahndreieck Braunschweig Südwest	16	Unterführung Abfahrtsrampe (9-707)	80	6,0	Spannbeton
	17	Okerbrücke	210	14,2	Spannbeton
A 44, Kassel–Eisenach AS Hessisch Lichtenau-West–AS Hessisch Lichtenau-Mitte	18	Steinbachtalbrücke	133	7,8	Spannbeton
	19	Tunnel Schulberg	704	49,0	Stahlbeton
A 46, Velmede–Nuttlar	20	TB Nuttlar	660	45,2	Stahlverbund
A 66, Neuhof/Süd–Neuhof/Nord	21	Tunnel Neuhof	1.610	68,0	Stahlbeton
A 71, LGr TH/ST–AD Südharz (A 38)	22	Helmebrücke	253	9,2	Spannbeton
A 71, AS Heldrungen–AS Artern (B 86)	23	Brücke über den Helderbach	185	7,1	Spannbeton
	24	Brücke über die Bahn BW 06A	185	6,2	Spannbeton
	25	Brücke über die Unstrut BW 04 A	100	6,9	Spannbeton
	26	Brücke über den Flutkanal BW 05 A	116	6,1	Spannbeton
A 72 neu, Chemnitz–Leipzig, AS Niederfrohna–AS Rathendorf	27	Muldebrücke Penig	710	24,3	Spannbeton
	28	Brücke über das Lochmühltal	373	12,9	Spannbeton
	29	Brücke über die Ratte und K 8260	71	3,5	Spannbeton
A 72n, Chemnitz–Leipzig VKE 356.4	30	Zedlitzer Grund	313	14,6	Stahlverbund
	31	Brücke Bubendorfer Wasserloch	62	3,9	Stahlverbund
A 94 München–Pocking Abschnitt Heldenstein–Ampfing	32	Einhausung Wimpasing	680	14,1	Stahlbeton

noch Tabelle 25

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau-kosten[1] (Mio. €)	Baustoff
A 98, Weil a. R. (BGr)–Schaffhausen (BGr) AS Lörrach/Inzlingen–Rheinfelden/Karsau AS Rothaus–AS Luttringen	33	Kreuzungsbauwerk	68	3,3	Spannbeton
	34	Andelsbachtalbrücke Süd	550	14,5	Spannbeton
	35	Rappensteintunnel Süd	395	11,2	Stahlbeton
	36	Murgtalbrücke Süd	295	6,0	Spannbeton
	37	Tunnel Groß Ehrstädt (Röhre Süd)	280	9,9	Stahlbeton
AS Rothaus–AS Luttingen	38	Rothenbachtalbrücke Süd	105	3,3	Spannbeton
A 661, AS Oberursel-Nord–AS Egelsbach Frankfurt/Seckbach–Hanauer Landstraße, 2. Überbau	39	Talbrücke Seckbach (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	260	8,0	Spannbeton
	40	Talbrücke Erlenbruch	195	8,0	Spannbeton

[1] Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2010).

C.3.3.2 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken

Tabelle 26

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Betriebsstrecken (Erweiterung auf 6 und mehr Fahrstreifen) Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Bau-kosten[1] (Mio. €)	Baustoff
2010 für den Verkehr freigegeben					
A 1, Münster–Amelsbüren	41	DO-Ems-Kanalbrücke	82	14,7	Stahlverbund
A 1, Köln–Dortmund Wermelskirchen–Remscheid	42	Talbrücke Einsiedelstein	195	8,2	Stahlverbund
	43	Talbrücke Höllenbach	320	11,8	Stahlverbund
A 3, Nürnberg–Regensburg AS Velburg–AS Parsberg	44	Erneuerung der Talbrücke Schallermühle	241	13,9	Spannbeton
A 6, Heilbronn–Nürnberg AS Roth–AK Nürnberg Süd	45	Brücke über den Main-Donau-Kanal	85	12,5	Stahlverbund
A 9, München–Berlin AS München–Freimann	46	Hochbrücke Freimann	586	37,0	Spannbeton
A 73, Bamberg–Nürnberg AS Baiersdorf Nord–AS Möhrendorf	47	Überführung der Jahnstraße Baiersdorf	45	3,8	Stahlverbund

noch Tabelle 26

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
A 10, Berliner Ring (Westring) BW 72-2 (rechte Richtungsfahrbahn)	48	Brücke über den Havelkanal bei Brieselang (Ersatzneubau)	914	8,5	Stahlverbund
A 10, Berliner Ring (Westring), BW 73	49	Brücke über die Gleise der DB AG Berlin–Hamburg (Ersatzneubau)	800	9,3	Stahlverbund
Ende 2010 im Bau					
A 1, AK HH-Ost–AS HH Billstedt	50	Lärmschutzwände	4.000	13,0	Stahl-/ Stahlbeton
A 1, AD HH-Südost–Landesgrenze SH	51	Lärmschutzwände	11.000	17,0	Stahl-/ Stahlbeton
A1, AK Münster Süd	52	Brücke A 1 über A 43	55	3,9	Spannbeton
A 1, Dortmund–Euskirchen Köln/ Bocklemünd–AK Köln-West	53	Lärmschutztunnel Lövenich	1.552	90,5	Stahlbeton
A 1, Köln–Dortmund Wermelskirchen–Remscheid	54	Wupper-Talbrücke Oehde	418	16,6	Stahlverbund
A 3, AS Köln Königsforst	55	Grünbrücke Wahner Heide	39	4,6	Spannbeton
A 3, AS Köln-Mülheim–AS Köln-Dellbrück	56	Berliner Straße	43	5,2	Spannbeton
A 3, Köln–Hannover (A 3/A 2/A 516)	57	Ersatzneubau AK Oberhausen	66	10,0	Stahlverbund
A 3, Frankfurt/Main–Nürnberg AK Biebelried	58	Neubau Überflieger	151	5,4	Spannbeton
A 3, Frankfurt/Main–Nürnberg AS Rohrbrunn–AS Marktheidenfeld	59	Haseltalbrücke (BW 241a)	678	26,4	Spannbeton
AS Würzburg-Heidingsfeld–AS Randersacker	60	Mainbrücke Randersacker	540	42,1	Spannbeton
AS Hösbach–Kauppenbrücke	61	Kauppenbrücke	488	20,4	Spannbeton
AS Randersacker–Biebelried	62	Talbrücke Theilheim	185	4,3	Spannbeton
A 4, Köln–Aachen (A 44, A 544), Ausbau AK Aachen	63	Kreuzungsbauwerk AK Aachen	73	6,8	Stahlverbund
A 4, Eisenach–Dresden AS Ronneburg–LGr TH/SN	64	Sprottetalbrücke Rifa Eisenach	180	6,5	Stahlverbund
A 6, Mannheim–Saarbrücken	65	Neubau der Waschmühltalbrücke	263	11,4	Stahlverbund
A 7, Fulda–Würzburg AS Bad Brückenau-Volkers–AS Bad Brückenau/Wildfecken	66	Erneuerung der Sinntalbrücke	755	50,9	Stahlverbund
A 7, Hamburg–Hannover AK Hannover Ost	67	Unterführung der A 2	77	9,2	Spannbeton

noch Tabelle 26

Bundesautobahn, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
A 8, Karlsruhe–Stuttgart AS Karlsbad–AS Pforzheim-West	68	Pfinztalbrücke	470	20,0	Spannbeton
A 8, Ost München–Salzburg AS Bergen–AS Schweinbach	69	Talbrücke Bergen	364	23,0	Spannbeton
A 9/A 92, AK Neufahrn	70	Überflieger	214	5,5	Spannbeton
A10, VKE 1141 A10 Nuthetal–Dreieck Potsdam (A9)	71	EÜ Ferch, BW 51 Ü1	66	3,9	Stahl-Überbau
A 10, Berliner Ring (Westring), BW 72-1 (linke Richtungsfahrbahn)	72	Brücke über den Havelkanal bei Brieselang, Ersatzneubau	914	8,0	Stahlverbund
A 13, Berlin–Dresden AS Ortrand–AS Schönborn	73	Brücke über DB-Strecke	18	3,9	Stahlverbund
A 19, Wittstock–Rostock AS Laage–AS Kavelstorf	74	Brücke über die Bahn	43	7,1	Stahlverbund
A 19, Wittstock–Rostock AS Krummdorf–AS Rostock Nord	75	Brücke über die Hafenbahn	94	12,8	Stahlverbund
A 24, Hamburg–Berlin AS Neustadt-Glewe	76	Brücke über die Müritz-Elde-Wasserstraße	52	6,8	Stabbogen
A 40, Dortmund-Venlo, Westkreuz	77	Überflieger Brückenbauwerk 02 am Westkreuz	123	3,5	Stahlbeton
	78	Überflieger Brückenbauwerk 03 am Westkreuz	130	3,1	Spannbeton
	79	Brückenbauwerk 04+05 im Zuge der „Wattenscheider Straße“ am Westkreuz	61	3,0	Spannbeton
A 544, Aachen–Köln	80	UF „Neue Haarener Gracht“	27	4,0	Spannbeton

1 Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2010).

C.3.3.3 Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen

Tabelle 27

Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesstraßen – Neu- und Ausbaustrecken und Ortsumgehungen Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Bauwerke

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
2010 für den Verkehr freigegeben					
B 1, Magdeburg–AS Burg Zentrum AS Heyrothsberge	81	Brücke über den Elbe-Umflutkanal	415	13,8	Spannbeton
B 51, Bochum–AS Sprockhövel OU Hattingen	82	DB-Brücke	23	4,0	Stahlverbund
B 89, Meiningen-Süd (A 71)–Sonneberg OU Sonneberg	83	Trogbauwerk	338	7,9	Stahlbeton
B 98, Bischofswerda–Oppach OU BIW	84	Talbrücke Wesenitzaue	208	3,0	Spannbeton
B 178, Weißenberg (A 4)–BGr DE/PL Löbau-OberC	85	Talbrücke Klein-schweidnitz	160	3,1	Spannbeton
	86	Talbrücke Liebesdörfel	215	3,9	Spannbeton
B 186, Schkeuditz (B 6)–Zwenkau (B 2)	87	Luppebrücke Schkeuditz	77	3,2	Spannbeton
B 188n, OU Rathenow	88	Havelbrücke	205	6,6	Stahlverbund
B 248, München–Wasserburg OU Ebersberg	89	DB Überführung Ebersberg-Wasserburg	35	3,6	Spannbeton
B 480, Wünneberg/PB–Erndtebrück/SI Ortsumgehung Olsberg	90	Ruhrbrücke	300	4,4	Spannbeton
	91	Losenbergtunnel	194	10,7	Stahlbeton
B 535, OU Schwetzingen–Plankstadt	92	Tunnelbauwerk	650	16,5	Stahlbeton
Ende 2010 im Bau					
B 1, Paderborn–Hameln OD Stadt Hameln	93	Münsterbrücke (Erneuerung Westteil)	134	9,2	Stahlverbund
B 1, Dortmund–Unna AS Do-Dorstfeld–AS Do-Zentrum	94	Schnettkerbrücke	328	21,8	Stahlverbund
B 2n, AS Gera-Bieblach (A 4)–B 2 (alt) Nordanbindung Gera	95	Brahmetalbrücke	345	4,1	Spannbeton
B 3, Weimar/Argenstein–Weimar/Roth Neubau Brücke	96	Lahnbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	300	19,9	Stahlverbund
B 3, OU Celle	97	UF Wasserlauf Fuhse	327	6,6	Spannbeton
B 6neu	98	Brücke über DB AG und WW	92	11,0	Fachwerk-/Stahlverbund
B 10, Göppingen–Süßen OU Salach und Süßen	99	Brücke Schlater Tobel	170	6,2	Spannbeton

noch Tabelle 27

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
B 10, Pirmasens–Hinterweidenthal AS B 2710–Haseneck	100	Stützwand mit Lärmschutz	400	3,9	Stahlbeton
B 10, vierspuriger Ausbau Pirmasens–Hinterweidenthal	101	Grünbrücke bei Wallmersbach, 6812533	78	4,5	Spannbeton
B 12, Neuötting–Marktl Ersatzneubau Brücke	102	Innbrücke Marktl	154	8,0	Stahlverbund
B 14, Winnenden–Backnang	103	Murrtalviadukt	420	15,0	Spannbeton
B 15 neu, Regensburg–Landshut Abschnitt Saalhaupt–Neufahrn	104	Laaberbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	273	9,9	Spannbeton
B 16, Krumbach–Dillingen Donauquerung	105	Donaubrücke Günzburg	104	6,0	Stahl/Stahlbeton
B 19 neu Lückenschluss OU Breitungen–OU Schwallungen OU Wernshausen-Niederschmalkalden	106	Schmalkaldetalbrücke	627	13,3	Stahlverbund
B 20, Cham–Furth im Wald (Pilsen) OU Furth im Wald	107	Chambtalbrücke (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	274	4,5	Spannbeton
	108	Tunnel Deschlberg	745	28,5	Stahlbeton
B 27, zweibahniger Ausbau zwischen Tübingen und Nehren	109	Lärmschutztunnel Dußlingen	486	17,6	Stahlbeton
B 27, OU Hauneck	110	Haunebrücke	271	4,9	Spannbeton
B 28, OU Oberkirch–Lautenbach	111	Westlicher Tunnel und anschließende Grundwasserwanne	1.045	19,3	Stahlbeton
B 29, Schwäbisch Gmünd–Aalen OU Schwäbisch Gmünd	112	Trogbauwerk West	215	9,1	Stahlbeton
	113	Tunnel Schwäbisch Gmünd einschl. Remsverlegung	2.230	174,0	Stahlbeton
B 48, Umgehung Enkenbach–Alsenborn	114	Neubau einer DB-Überführung und Trog(BW 6513310)	164	4,9	Trog in Stahlbeton
B 50, vierstreifiger Ausbau zwischen Niederkostens und Kauerhof	115	Neubau der Kauerbachtalbrücke	270	5,2	Spannbeton
B 50 neu, AK A 60/A 1–B 50 alt (Platten)	116	Talbrücke Lieser	221	3,03	Spannbeton
B 50 neu, B 50 alt (Platten)–B 53 (Erden, Lösnich)	117	Talbrücke Bieberbach	201	4,6	Spannbeton
B 50 neu, B 50 alt (Platten)–B 53 (Erden, Lösnich)	118	Talbrücke Wasserbaum	201	4,6	Spannbeton
B 83, OU Hofgeismar	119	Überführung Esse	400	5,9	Spannbeton

noch Tabelle 27

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
B 93 neu, Schneeberb–Karlovy Vary OU Gößnitz und Löhmigen	120	Meerchentalbrücke	402	7,4	Spannbeton
B 96, Saßnitz/RÜG–Greifswald OU Stralsund	121	Bauwerk Lüssower Senke	100	3,2	Spannbeton
B 101, Aue–Berlin OU Markersbach	122	Talbrücke Markersbach	320	14,1	Stahlverbund
B 108, Waren	123	Brücke über die Bahn	88	8,0	Stahlverbund
B 212n, OU Berne	124	Überführung Wasserlauf Hunte	245	18,6	Spannbeton/ Stahl
B 226n, in Wetter 2. BA/Brücke über die Ruhr und die DB-Strecke	125	Ruhrbrücke	370	17,7	Stahlverbund
B 243, Bad Lauterberg–LGr. TH Verlegung von westl. Bad Lauterberg–südl. AS L 604	126	Odertalbrücke	500	20,0	Stahlverbund
	127	Talbrücke K 32	630	14,0	Spannbeton
B 255, OU Weimar	128	Brücke über die Main-Weser-Bahn	114	4,1	Stahlverbund
B 246n	129	Neue Elbebrücke Schönebeck	1.200	37,5	Stahlverbund/ Spannbeton
B 256, Umgehung Neuwied–Rengsdorf 3. BA	130	Neubau der Talbrücke Süd	126	3,4	Spannbeton
	131	Landschaftstunnel Rengsdorf	208	6,5	Stahlbeton
	132	Talbrücke Brückenbach	151	4,5	Spannbeton
B 266, Umgehung Bad Neuenahr–Sinzig	133	Hochstraße Im Dellmich	103	3,5	Spannbeton
B 269n, Ensdorf–A 620 Querspange Ensdorf (B 51–A 620)	134	Saarbrücke bei Ensdorf	171	9,1	Spannbeton
B 277 neu, OU Haiger	135	Kreuzungsbauwerk (fertig gestellt, aber noch nicht für den Verkehr freigegeben)	90	9,7	Stahlbeton
B 304, Altenmarkt-Traunstein OU Traunstein	136	Tunnel Ettendorf	725	27,5	Stahlbeton
B 304, Altenmarkt–Traunstein OU Traunstein	137	Trauntalbrücke	385	8,8	Stahlverbund
B 311, Ulm–Geisingen (A 81) Verlegung in Tuttlingen	138	Kreuzstraßentunnel	948	20,1	Stahlbeton
B 317, Zollfreie Straße von Weil a. Rhein nach Lörrach	139	Tunnelbauwerk	388	19,4	Stahlbeton
B 455, OU Friedberg/Dorheim	140	Wettertalbrücke	138	3,1	Spannbeton
B 470, Ortsumgehung Forchheim West	141	Brücke über den Main-Donau-Kanal	83	4,3	Stahl

noch Tabelle 27

Bundesstraße, Verkehrsweg Verkehrseinheit	Nr. in der Karte	Bezeichnung der Baumaßnahme	Länge (m)	Baukosten[1] (Mio. €)	Baustoff
B 498, Querung Okerstausee	142	Weißwasserbrücke (Erneuerung Überbau)	296	6,2	Spannbeton
B 999, Ortsumgehung Rödental	143	Talbrücke Mönchröden	335	7,8	Spannbeton
	144	Itztalbrücke	162	3,4	Spannbeton

1 Baukosten ohne Grunderwerb (Stand 31. Dezember 2010).

C.4 Erhaltung

C.4.1 Zustand der Straßeninfrastruktur

Das Bundesfernstraßennetz ist historisch gewachsen und weist daher sehr unterschiedliche Ausbaustandards hinsichtlich der Trassierung, der Breite, der Frostsicherheit und der Tragfähigkeit der Fahrbahnbefestigungen sowie der Konstruktion und Tragfähigkeit der Bauwerke auf. Entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands stammt in den alten Bundesländern ein erheblicher Anteil der Bundesautobahnen aus den 1960er und 1970er Jahren, der grundhaft erneuert werden muss.

In den neuen Bundesländern werden bei den Bundesstraßen Erneuerungsmaßnahmen notwendig, die teilweise mit kostenintensiven Um- und Ausbaumaßnahmen (z. B. Gradientenverbesserung, Trassierungsanpassung) kombiniert werden müssen, um sukzessive den verkehrlichen Standard der alten Bundesländer zu erreichen. Hierfür sind ein erheblicher Mitteleinsatz und ein gezieltes Erhaltungsmanagement erforderlich.

Eine ausreichende Qualität der Bundesfernstraßen kann nur mit einer verstärkt substanzorientierten Erhaltung gesichert werden. Hierfür ist eine technisch, wirtschaftlich und baubetrieblich optimierte Erhaltungsplanung erforderlich. Für diese netzweite Optimierung der Erhaltungsplanung wurde in den letzten Jahren ein bundesweites Erhaltungsmanagement vom BMVBS zusammen mit den Straßenbauverwaltungen der Bundesländer, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entwickelt und sukzessive eingeführt. Ziel der koordinierten Erhaltungsplanung ist es, auf verkehrlich hoch belasteten Strecken baustellenbedingte Verkehrsbehinderungen möglichst gering zu halten und dem Verkehrsteilnehmer eine leistungsfähige und sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Zustand und Gebrauchswert der Bundesfernstraßen

Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Oberflächen der Bundesfernstraßen liefert eine wichtige Datengrundlage für das Erhaltungsmanagement und ermöglicht netzweit einen guten Überblick über die Zustandsverteilungen und -ausprägungen der Fahrbahnoberfläche. Die Zustandsdaten werden auf den Bundesfernstraßen in jeweils vier Jahre umfassenden Messkampagnen aufgenommen. Die daraus gewonnenen Ergebnisse dienen als Grundlage für die Erhaltungsplanung der Bundesländer, für die Erhaltungsbedarfsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und für die Bewertung von Bauweisen.

Die aktuellsten Ergebnisse (Gesamtwert) der Aufnahme der Fahrbahnoberflächen der Bundesautobahnen aus den Jahren 2005/2006 und der Bundesstraßen aus den Jahren 2007/2008 sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt. Der Gesamtwert ergibt sich durch Verknüpfung aller Zustandsmerkmale als schlechtester Teilwert. Die Zustandsnoten reichen von 1,0 bis 5,0 (1,0 = sehr gut, 5,0 = sehr schlecht).

Die fahrstreifenbezogenen Prozentanteile des Fahrbahnoberflächenzustandes sind vier Notenklassen zugeordnet.

Abbildung 11

Zustandsnoten nach Brückenflächen der Teilbauwerke (Gesamtwert)

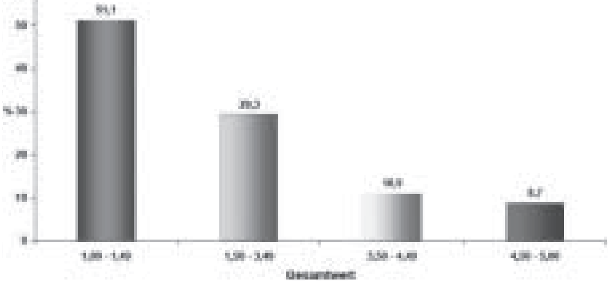
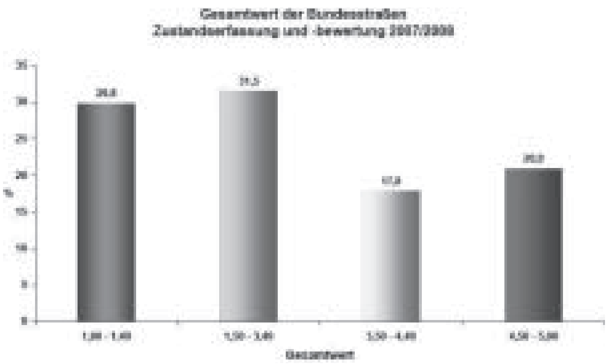


Abbildung 12

Zustand der Fahrbahnoberflächen der Bundesstraßen 2007/2008 (Gesamtwert)



C.4.2 Zustand der Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Bundesfernstraßen gibt es aktuell ca. 38 800 Brücken. Das Anlagevermögen hierfür beträgt rund 50 Mrd. Euro.

Informationen über den Bestand und Erhaltungszustand von Ingenieurbauwerken werden durch die Straßenbauverwaltungen der Länder auf der Grundlage von einheitlichen Regelwerken erhoben, die durch das BMVBS eingeführt wurden.

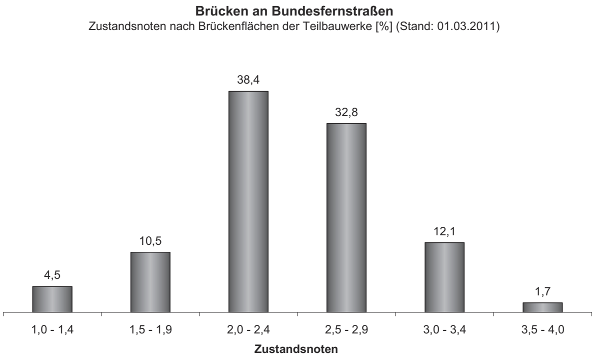
Um eine ständige Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Ingenieurbauwerke zu gewährleisten, werden diese einer regelmäßigen, fachkundigen Überwachung und Prüfung unterzogen. Grundlage für die Bauwerksprüfung ist die Norm DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen; Überwachung und Prüfung“.

Danach ist für jede Brücke im Abstand von 6 Jahren eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete Bauwerksprüfingenieure durchzuführen. Hierbei werden alle Bauteile unter Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten handnah geprüft. Drei Jahre danach erfolgt jeweils eine Einfache Prüfung. Bei den jährlich durchzuführenden Besichtigungen kontrollieren die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien die Bauwerke, und zusätzlich erfolgen zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden. Alle Ergebnisse werden für jede einzelne Brücke nach festen Vorgaben in einem Prüfbericht dokumentiert und Zustandsnoten zwischen 1 und 4 vergeben.

Die Aufnahme der Schäden und die daraus folgende Beurteilung des Zustandes erfolgt unter Nutzung moderner DV-Systeme im Rahmen der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“. Zustandsnoten dienen den verantwortlichen Baulastträgern in erster Linie als Entscheidungshilfe zur Planung von Erhaltungsmaßnahmen. Sie geben keine direkten Hinweise auf den Umfang oder die Kosten der zu treffenden Maßnahmen. Die aktuellen Zustandsnoten sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 13

Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen



Die Zustandsnotenbereiche lauten wie folgt:

1,0–1,4	sehr guter Bauwerkszustand,
1,5–1,9	guter Bauwerkszustand,
2,0–2,4	befriedigender Bauwerkszustand,
2,5–2,9	ausreichender Bauwerkszustand,
3,0–3,4	nicht ausreichender Bauwerkszustand,
3,5–4,0	ungenügender Bauwerkszustand.

Schäden geringeren Umfangs, die die Verkehrssicherheit beinträchtigen, können bereits zu einer Gesamtzustandsnote > 3,0 führen und damit einen dringenden Handlungsbedarf aufzeigen. Ein „nicht ausreichender“ Bauwerkszustand kann z. B. durch fehlende Geländerstäbe (= mangelnde Verkehrssicherheit) ausgelöst werden oder sich auf eine Vielzahl von Schäden mit Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit (z. B. Betonabplatzungen, schadhafte Abdichtung, Korrosionsschäden) beziehen, ohne dass die Standsicherheit gefährdet wäre. Besteht durch einen Schaden eine direkte Gefahr für die Verkehrsteilnehmer, werden selbstverständlich unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der Schäden oder notwendige Verkehrsbeschränkungen veranlasst.

Die Summe der Schäden und die Empfehlungen des Bauwerksprüfingenieurs sowie evtl. erforderliche weitergehende Untersuchungen im Rahmen einer objektspezifischen Schadensanalyse (OSA) bilden die Grundlage zur Planung der Erhaltungsmaßnahmen.

Gegenüber dem Vorjahr ist die Zustandsnotenverteilung insgesamt nahezu gleich geblieben, während die Ausgaben für die Erhaltung von Brücken und Ingenieurbauwerken der Bundesfernstraßen weiter gestiegen sind.

Der Anteil der Bauwerke mit Zustandsnoten > 2,5 zeigt, dass aufgrund des Alters und der erhöhten Beanspruchung der Bauwerke verstärkt Schäden auftreten, die eine zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen erfordern. Um hier eine weitere Verschlechterung des Zustands zu vermeiden, müssen daher in den nächsten Jahren erhebliche Finanzmittel in die Erhaltung der Bauwerke investiert werden.

Tabelle 28

Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken

Bundesautobahn Verkehrsweg	Bezeichnung der Instandsetzungs-maßnahme	Kosten (rund Mio. €)	Bemerkung
A 1 Dortmund–Köln	Hochstraße A	4,7	Erneuerung Abdichtung, Belag, Korrosionsschutz Mittel- und Außenkappen, Umbau Fahrbahnübergänge auf lärmgemilderte Konstruktionen, Instandsetzung Lärmschutzwände und Entwässerungsabläufe.
	Hochstraße B	7,7	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnübergängen und Kappen, Instandsetzung und Verstärkung des Überbaues, Instandsetzung der Fahrbahntafel und der Unterbauten.
A 1 Dortmund–Koblenz	Rheinbrücke Leverkusen	25,6	Verstärkungsmaßnahmen des Überbaues im Bau. Erneuerung der Abdichtung, des Korrosionsschutzes, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Umbau der Mittelkappen und Schutzeinrichtungen in Vorbereitung.
A 1 Saarbrücken–Trier	Klingenthalbrücke	5,7	Verstärkungsmaßnahmen des Überbaues, Erneuerung Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergänge, teilw. Lager, Betoninstandsetzung Überbauten und Unterbauten.
A 4 Köln–Olpe	Wiehltalbrücke	21,5	Erneuerung eines kompletten Brückenfeldes, Erneuerung des Korrosionsschutzes, Abdichtung, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Geländer, Instandsetzung der Unterbauten, Kappen und Lager.
A 4 Eisenach–Dresden	Saalebrücke Jena-Göschwitz (Technisches Denkmal)	13,1	Instandsetzung und Verstärkung einer 750 m langen Gewölbereihe (17 Hauptöffnungen) aus dem Jahr 1938 unter Denkmalschutzauflagen. Fugenlose, 20 m breite Fahrbahnplatte im Verbund mit dem Bestand. Neubau eines Bogens über die B 88, Lärmschutzwand, 32 000 m² Natursteininstandsetzung.
A 7 Fulda–Würzburg	Grenzwaldbrücke	14,6	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Geländer, Lager und Fahrbahnübergänge und des Korrosionsschutzes. Instandsetzung der Unterbauten.
	Talbrücke Uttrichshausen	10,0	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen und Entwässerung. Instandsetzung der Fahrbahntafel. Errichtung einer Lärmschutzwand.
A 7 Würzburg–Ulm	Jagsttalbrücke Westhausen	6,6	Erneuerung Abdichtung, Kappen, Fahrbahnbelag, Fahrbahnübergänge, Schutzeinrichtungen, Entwässerung, Betoninstandsetzungen, Instandsetzung Lager und Unterbauten
A 7 Ulm–Füssen	Illerkanalbrücke	6,0	Erneuerung der Überbauten, Anpassung und Instandsetzung der Unterbauten
A 40 Dortmund–Venlo	Rheinbrücke Duisburg–Neuenkamp	11,7	Erneuerung von Fahrbahnübergängen, Instandsetzung von Kappen, Lagern und Seilen, Korrosionsschutz, Pendellager, Betoninstandsetzung Vorlandbrücken.
A 45 Dortmund–Frankfurt	Talbrücke Rahmede	4,5	Erneuerung des Brückenbelages, der Fahrbahnübergänge, der Kappen mit Rückhaltesystem, des Korrosionsschutzes der Hauptträger und Entwässerung.
	Ambachtalbrücke	9,4	Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen, Fahrbahnübergängen, Absturzsicherungen, Lagern und Entwässerung. Verstärkung des Überbaues auf Brückenklasse 60/30. Instandsetzung der Fahrbahnplatte und der Unterbauten.

noch Tabelle 28

Bundesautobahn Verkehrsweg	Bezeichnung der Instandsetzungs-maßnahme	Kosten (rund Mio. €)	Bemerkung
noch A 45 Dortmund–Frankfurt	Talbrücke Sechshelden	17,0	Verstärkung des Überbaus FR Frankfurt, Instandsetzung der Fahrbahntafel, Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnbelag, Kappen und Entwässerungseinrichtungen. Teilweise Erneuerung der Rückhaltesysteme und Geländer. Erneuerung der Fahrbahnübergänge FR Dortmund, Erneuerung der Lager im Bereich der WL. Instandsetzung der Unterbauten.
A 46 Düsseldorf–Wuppertal	Rheinbrücke Düsseldorf–Flehe	23,3	Erneuerung und Instandsetzung der Brückenseile, Instandsetzung der Kappen. Korrosionsschutz der Strombrücke, Betoninstandsetzung Pylon, teilweise Belagserneuerung.
A 61 Speyer	Rheinbrücke	8,6	Korrosionsschutz Pylon, Tragseile und Geländer, Fahrbahnbelagserneuerung, und Abdichtung.
A 81 Würzburg–Singen	Jagsttalbrücke Widdern	15,6	Erneuerung Abdichtung, Kappen, Fahrbahnbelag, Fahrbahnübergänge, Schutzeinrichtungen, Entwässerung, Korrossionsschutz, Lager, Instandsetzung Pfeiler.
	Taubertalbrücke	13,8	Erneuerung Abdichtung, Kappen, Fahrbahnbelag, Fahrbahnübergänge, Schutzeinrichtungen, Entwässerung, Betoninstandsetzungen, Instandsetzung Lager und Unterbauten, Verstärkung und Koppelfugensanierung.
A 100 Berliner Stadtautobahn	Grundhafte Erneuerung der A 100 von AD Charlottenburg bis Seestraße	7,7	Tegeler Weg Brücke: Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnübergängen und Kappen einschl. Schutzeinrichtungen, Instandsetzung des Überbaus und der Unterbauten. Goerdeler Damm Brücke: Erneuerung von Abdichtung, Fahrbahnübergängen und Geländer, Instandsetzung des Überbaus und der Unterbauten.
	Ersatzneubau der Spandauer Damm Brücke	17,0	Ersatzneubau der Brückenbauwerke, 3 Rampenbauwerke der AS Spandauer Damm und Neubau von 2 VKZ, Instandsetzung der 4.Rampe durch Betoninstandsetzung und Oberflächenbeschichtung.

Stand: 31. Dezember 2010

C.4.3 Systematische Brückenertüchtigung

Für die Funktion der Brücken im Straßennetz ist neben dem Zustand auch eine ausreichende Tragfähigkeit der Konstruktion von entscheidender Bedeutung. Zwar wurden im Laufe der Jahre die Bemessungslasten für neue Brücken immer wieder der Verkehrsentwicklung und den steigenden zulässigen Gesamtgewichten von Lkws angepasst, notwendige Verstärkungen älterer Brücken sind jedoch nur begrenzt und oft nur mit großem technischen und finanziellen Aufwand möglich.

Das Alter der meisten Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen, hierbei insbesondere der großen Talbrücken in den alten Bundesländern, beträgt rund 30 bis 50 Jahre. Problematisch für den Bauwerksbestand ist neben der überproportionalen Zunahme des Güterverkehrs auf den Straßen vor allem auch die stark ansteigende Zahl der genehmigten Schwerlasttransporte. Vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veranlasste Verkehrsmessungen und Nachrechnungen haben ergeben, dass ältere Bauwerke in hoch belasteten Autobahnen und Bundesstraßen bereits den heute vorhandenen Verkehr nur noch eine begrenzte Zeit aufnehmen können. Die Belastungen führen u. a. zu einer vorzeitigen Materialermüdung und einer Verkürzung der vorgesehenen Nutzungsdauer der Brücken.

Neben den dringend notwendigen Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustands der Brücken wird es daher auch zunehmend notwendig, Brücken zu verstärken bzw. teilweise oder komplett zu erneuern.

Zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, um notwendige Handlungsalternativen zu erarbeiten und die Brückenbauwerke zukunftsfähig zu machen.

Mit den Straßenbauverwaltungen der Länder, die im Rahmen der Auftragsverwaltung die Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen für den Bund planen, bauen und erhalten, wurde hierzu eine Strategie entwickelt, um diese gewaltige Aufgabe in den nächsten Jahren zu bewältigen.

Die Ergebnisse der bisher durchgeführten Forschungsvorhaben und statischen Nachrechnungen von Bauwerken zeigen, dass zunächst die Bauwerke vordringlich zu untersuchen sind, auf die bestimmte Kriterien zutreffen. Hierzu gehören vor allem Spannbetonbrücken als Mehrfeldbauwerke mit Einzelstützweiten über 30 m, die zwischen 1960 und 1985 gebaut wurden. Insbesondere sind dabei die vor 1980 gebauten Talbrücken, bei denen u. a. der Temperaturlastfall noch nicht berücksichtigt wurde, oder Brücken mit Bauzeit bedingten Defiziten wie Koppelfugen, spannungsrissgefährdetem Spannstahl oder zu geringer Schubbewehrung sowie Brücken mit einer Zustandsnote schlechter 3 zu untersuchen.

Um festzustellen, ob und in welchem Umfang eine Ertüchtigung oder alternativ auch eine Erneuerung notwendig wird, sind für diese Bauwerke zunächst die Bestandsunterlagen zu sichten, der aktuelle Zustand festzustellen und eine statische Nachrechnung durchzuführen.

Da es sich bei den genannten Bauwerken um eine relativ große Anzahl handelt, ist zunächst eine Dringlichkeitsreihung aufzustellen. Hierzu wurde in den Jahren 2008 und 2009 durch die BASt eine bundesweite Erhebung der Bestands- und Zustandsdaten durchgeführt, die nach einem mit den Straßenbauverwaltungen der Länder abgestimmten Kriterienkatalog ausgewertet wurde. Jedes Bauwerk wurde hierbei einer Gruppe A (vordringlicher Untersuchungsbedarf) oder B (nachrangiger Untersuchungsbedarf) zugewiesen. In welcher Reihenfolge die Bauwerke untersucht und nachgerechnet werden, bleibt den zuständigen Straßenbauverwaltungen überlassen, da es neben dem Kriterienkatalog weitere Gesichtspunkte gibt, die die Reihung beeinflussen können. Hierzu gehören z. B. die Verkehrsbedeutung und -belastung der Strecke, die Zusammenfassung mit Streckenbaumaßnahmen und die Bildung von Korridoren.

Nach der Bewertung der Tragfähigkeit, der Gebrauchstauglichkeit und der Dauerhaftigkeit sowie des Zustands der Bauwerke ist für jedes Bauwerk zu entscheiden, ob es weiterhin den Verkehrsanforderungen mit dem geforderten Sicherheitsniveau genügt oder Verstärkungen bzw. Erneuerungen notwendig sind.

Angesichts der aktuellen Prognosen zur weiteren Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, sind die durch die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingeleiteten Schritte zur Ertüchtigung älterer Brücken folgerichtig und notwendig. Es gilt, diese Schritte jetzt mit oberster Priorität weiterzuentwickeln und konsequent umzusetzen.

C.4.4 Sicherheitstechnische Nachrüstung von Straßentunneln

Straßentunnel in Deutschland haben auch im internationalen Vergleich bereits heute ein hohes Sicherheitsniveau. Dennoch wurden nach den schweren Brandunfällen in einigen Alpentunneln nochmals alle Sicherheitsanforderungen überprüft. Zusammen mit nationalen und internationalen Experten wurden weitere Verbesserungen insbesondere zur Selbstrettung der Tunnelnutzer im Brandfall erarbeitet. Die neuen Sicherheitsmaßnahmen, die in den „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) 2006“ enthalten sind, entsprechen den inzwischen verabschiedeten europäischen Tunnelrichtlinien und gehen in vielen Punkten über die dort genannten Mindestanforderungen hinaus.

Mit einem umfassenden Programm werden zurzeit die bestehenden Tunnel an Bundesfernstraßen an die neuen Regelungen angepasst, um für alle Verkehrsteilnehmer eine optimale Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Das Nachrüstungsprogramm mit einem Gesamtumfang von ca. 950 Mio. Euro umfasst sowohl bauliche als betriebstechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und soll voraussichtlich im Jahr 2015 abgeschlossen sein

C.5 Betrieb

C.5.1 Ausgaben

Für den Betrieb der Bundesfernstraßen (einschließlich der Kraftfahrzeuge, Geräte und Nebenanlagen) wurden im Berichtsjahr insgesamt 1 176,6 Mio. Euro ausgegeben, davon für:

– Bundesautobahnen: 668,0 Mio. Euro,

– Bundesstraßen: 508,6 Mio. Euro.

Darin enthalten sind die Investitionen für Hochbauten (Nebenanlagen) sowie für Fahrzeuge und Geräte in Höhe von insgesamt 196,5 Mio. Euro, davon für:

– Bundesautobahnen: 134,9 Mio. Euro,

– Bundesstraßen: 61,6 Mio. Euro.

C.5.2 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Im Jahr 2010 sind für Fernmeldeanlagen an Bundesfernstraßen insgesamt rund 36 Mio. Euro aufgewendet worden. Damit wurden

– an 1 000 km Bundesautobahnen digitale Übertragungssysteme für verkehrs- und betriebstechnische Zwecke aufgebaut und

– 200 km Bundesautobahnen mit neuen Streckenfernmeldekabelanlagen einschließlich Notrufsäulen im Rahmen von Streckenbaumaßnahmen ausgestattet.

Von insgesamt 12 819 km Bundesautobahnen sind nunmehr 12 757 km Bundesautobahnen mit Notrufeinrichtungen ausgerüstet (rund 16 000 Notrufsäulen).

C.5.3 Betriebsdienst (Autobahn- und Straßenmeistereien)

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 12 819 km Bundesautobahnen 185 Autobahnmeistereien (AM) zur Verfügung.

Im Berichtsjahr ist keine neue Autobahnmeisterei in Betrieb gegangen.

Ende des Berichtsjahres befanden sich folgende Autobahnmeistereien im Bau:

– A 5 Karlsruhe-Heidelberg: AM Walldorf (Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung, *Fertigstellung 2011*),
– A 656 Mannheim-Heidelberg: AM Mannheim-Seckenheim (Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung, Fertigstellung 2011).

Die Standorte der im Bau befindlichen AM sind den Kartenausschnitten der Karte „Bauleistungen auf den Bundesautobahnen“ in Kapitel C.3.11.17 zu entnehmen.

Ende des Berichtsjahres standen zur Betreuung der 230.782 km Bundes-, Landes- (Staats-) und Kreisstraßen des überörtlichen Verkehrs 222 bundeseigene und 361 landeseigene Straßenmeistereien zur Verfügung.

Im Berichtsjahr ist keine bundeseigene Straßenmeisterei in Betrieb gegangen.

Es befand sich Ende des Berichtsjahres keine bundeseigene Straßenmeisterei im Bau.

C.6 Nebenbetriebe an Bundesautobahnen

C.6.1 Rastanlagen

Auf den Bundesautobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung.

Bewirtschaftete Rastanlagen

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen einen oder mehrere Nebenbetriebe, wie z. B. Tankstelle, Raststätte sowie eine Verkehrsanlage, bestehend aus den notwendigen Fahrgassen, Park- und Erholungsflächen. Nebenbetriebe werden auf der Grundlage von Konzessionen von Privaten gebaut, finanziert und betrieben; die Verkehrsanlage wird im Auftrag des Bundes von der Straßenbauverwaltung gebaut und aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Motels (M) umgebaut, fertig gestellt und in Betrieb genommen:

– A 1 Bremen–Hamburg: TR Grundbergsee Süd (Ersatzneubau), TK Grundbergsee Nord (Umbau).
– A 2 Dortmund–Braunschweig: TRM Garbsen Nord (Umbau).
– A 3 Köln–Frankfurt: R Epgert (Ersatzneubau), TRM Heiligenroth (Umbau).
– A 4 Jena–Chemnitz: TR Altenburger Land Süd (Neubau).

Am Ende des Berichtsjahres waren folgende Tankstellen (T), Raststätten (R) und Motels (M) im Bau oder Umbau:

– A 7 Hannover–Kassel: TRM Göttingen West (Umbau).
– A 38 Göttingen–Halle: TR Rohnetal Nord (Neubau), TR Rohnetal Süd (Neubau).

Insgesamt standen den Verkehrsteilnehmern am 31. Dezember 2010 die in Tabelle 30 nach Betriebsgruppen aufgeführten Betriebe zur Verfügung.

Die Standorte der im Jahr 2010 fertig gestellten und im Bau/Umbau befindlichen Vorhaben sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen 2010“ dargestellt.

Unbewirtschaftete Rastanlagen

An den Bundesautobahnen standen den Verkehrsteilnehmern Ende des Berichtsjahres rund 1 510 unbewirtschaftete Rastanlagen, d. h. Rastanlagen ohne Nebenbetriebe, zur Verfügung.

Aus hygienischen Gründen werden unbewirtschaftete Rastanlagen, soweit diese dauerhaft Bestand haben, standardmäßig mit WC-Gebäuden ausgestattet. Bestehende unbewirtschaftete Rastanlagen müssen entsprechend nachgerüstet werden. Angesichts des hohen finanziellen Aufwandes hierfür kann die Nachrüstung nur sukzessive, zumeist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der Rastanlagen auf den angestrebten Regelabstand von 15 bis 20 km hin erfolgen.

C.6.2 Lkw-Parkflächen auf und an Bundesautobahnen

Während für die im Rahmen der EG-Sozialvorschriften für Fahrpersonal vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen der Lkw-Fahrer tagsüber in aller Regel ausreichend Lkw-Parkstände bereitstehen, ist die Situation in den Abend- und Nachtstunden auf vielen Rastanlagen, aber auch auf Autohöfen und in anliegenden Gewerbegebieten entlang der Bundesautobahnen geprägt von der Überlastung durch parkende Lkw. Vor allem an den Hauptachsen kommt es dann trotz der beträchtlichen Zahl der verfügbaren Lkw-Parkstände zu Engpässen, insbesondere von Montag bis Donnerstag.

Eine bundesweite Erhebung, die im März 2008 im Auftrag des BMVBS von der Bundesanstalt für Straßenwesen mit Unterstützung der Länder und des Bundesamtes für Güterverkehr durchgeführt wurde, hat aufgezeigt, dass auf den Rastanlagen und Autohöfen aktuell rund 14 000 Lkw-Parkstände benötigt werden und sich der Fehlbestand bis zum Prognosehorizont 2015 noch einmal um weitere 7 000 erhöhen wird.

Ziel der Bundesregierung ist es, das Lkw-Parkstandsdefizit schnellstmöglich zu beseitigen. Die Realisierung von mehr Lkw-Parkflächen entlang der Bundesautobahnen ist eine besonders wichtige Maßnahme im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik. Die Bedarfsdeckung der Lkw-Parknachfrage soll dabei in erster Priorität auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen erfolgen. Dazu wurden Planung und Bau der laufenden Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen beschleunigt.

Tabelle 29

Tankstellen, Raststätten und Motels an Bundesautobahnen (Nebenbetriebe)
Stand: 31. Dezember 2010

Kurz-bezeich-nung	Anlagentyp	Anzahl der Standorte	Anzahl der Nebenbetriebe			Summe Neben-betriebe (Sp. 4 bis 6)
			T	R	M	
1	2	3	4	5	6	7
T	Rastanlage mit Tankstelle	39	39	0	0	39
TR	Rastanlage mit Tankstelle und Raststätte	293	293	293	0	586
TRM	Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel	50	50	50	50	150
R	Rastanlage mit Raststätte	47	0	47	0	47
RM	Rastanlage mit Raststätte und Motel	2	0	2	2	4
Summe		**431**	**382**	**392**	**52**	**826**

Mit den sechs am stärksten von der Lkw-Parkplatznot betroffenen Ländern (Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz) hat das BMVBS Gemeinsame Erklärungen abgeschlossen (Versprechen der Länder: bereits in 2009 und 2010 Bau zahlreicher neuer Lkw-Parkstände; Versprechen Bund: Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel).

Im Ergebnis sind seit dem Beginn verstärkter Anstrengungen im Jahr 2008 auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen bis Ende 2010 rund 5 500 neue Lkw-Parkstände entstanden – davon allein in 2010 mehr als 2 500. In 2011 und 2012 sollen weitere 5 500 Lkw-Parkstände gebaut werden. Darin enthalten ist die schnelle Umsetzung von Sofortmaß-nahmen. Darunter werden Umbau oder Ummarkierung von vorhandenen Freiflächen auf bestehenden Rastanlagen verstanden.

Zur Verfahrensbeschleunigung bei der Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkstände hat das BMVBS befristete Vereinfachungen bei der Vorlage von Vorentwürfen für den Neu- und Ausbau von Verkehrsanlagen der Rastanlagen eingeführt sowie Verbesserungen beim Lärmschutz im Bereich von Rastanlagen initiiert.

Die Finanzierung der umzusetzenden Maßnahmen ist gesichert. Der Bund hat das Finanzvolumen des laufenden Ausbauprogramms durch das „Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr“ und durch das „Konjunkturpaket II“ aufgestockt. In 2009 und 2010 ständen insgesamt 200 Mio. Euro für den Neu- und Ausbau von Rastanlagen bereit. In 2010 wurden hiervon rund 132 Mio. Euro verausgabt.

Da in bestimmten Regionen der Bedarf aber nicht oder nicht rechtzeitig durch den konventionellen Neu- oder Ausbau von Rastanlagen gedeckt werden kann, sind neben den bereits ergriffenen Maßnahmen auch neue Wege einzuschlagen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtwicklung entwickelt Modellstrukturen für mehr privates Engagement und damit neue Möglichkeiten für die gezielte und bedarfsabhängige Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkkapazitäten. In einem nächsten Schritt werden nun Bund und Länder das Rastanlagensystem bedarfsgerecht fortentwickeln, auch im Lichte der neuen Modellstrukturen.

Mit Hilfe von Parkraumbewirtschaftung und gezielten Verkehrsinformationen soll es gelingen, die zur Verfügung stehenden Parkflächen effizient zu nutzen. Der Bund hat daher Pilotvorhaben zum Parkraummanagement in Form des sog. Kolonnenparkens und durch die Anzeige freier Lkw-Parkstände auf der Bundesautobahn für einzelne oder mehrere aufeinander folgende Rastanlagen initiiert. Die Pilotprojekte werden wissenschaftlich begleitet. Ziel ist es, die Wirksamkeit und Effizienz der eingesetzten Systeme zu bewerten. Dabei ist auch die Akzeptanz durch die Lkw-Fahrer zu erfassen.

C.7 Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau

Mit der Einführung von Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau werden längerfristige Kooperationen (Laufzeit von regelmäßig 30 Jahren) zwischen BMVBS und Privaten begründet. Von der Zusammenarbeit erwartet das BMVBS eine schnellere Umsetzung von Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und Effizienzgewinne in wirtschaftlicher und struktureller Hinsicht sowie beim Bau, dem Betrieb und der Erhaltung. Darüber hinaus kann durch diese Form der Einbindung privater Innovationen das Anlage-

vermögen Infrastruktur zielgerichtet weiterentwickelt werden.

Die die Bundesregierung tragenden Parteien sprechen sich in ihrem Koalitionsvertrag zur 17. Legislaturperiode ebenso die Bundesregierung in ihrem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, dessen Ziel auch die Erhöhung der Effizienz und bestmögliche Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten des gesamten Verkehrsnetzes ist, u. a. für die forcierte Umsetzung von ÖPP-Lösungen zur zügigen und effizienten Realisierung von Autobahnausbau- und -erhaltungsmaßnamen aus.

Das BMVBS koordiniert – unter Einbeziehung der VIFG (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH) – die ÖPP-Initiativen und begleitet die Betreibermodelle vor, während und nach den Vergabeverfahren.

Ferner werden durch das BMVBS Wissen und Erfahrungen im Bereich von nationalen und internationalen ÖPP-Projekten im Verkehrssektor gebündelt, aufbereitet, dokumentiert und transferiert. Vor allem im finanztechnischen Bereich wird das BMVBS von der VIFG unterstützt.

C.7.1 Betreibermodelle

Zur Erreichung vorgenannter Ziele finden im Bundesfernstraßenbau unterschiedliche Formen von Betreibermodellen Anwendung.

Das A-Modell als Pilotprojekt

Mit der Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (≥ 12 t zulässiges Gesamtgewicht) auf Autobahnen wurde ein Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell) mit folgenden Merkmalen möglich:

- Der Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung und der Betrieb (aller Fahrstreifen) sowie die Finanzierung werden an einen Privaten zur Ausübung übertragen.
- Das Gebührenaufkommen der schweren Lkw im Konzessionsabschnitt oder Teile davon werden für eine Weiterleitung an den Privaten vorgesehen. Zusätzlich kann eine Anschubfinanzierung gewährt werden. Ob und in welcher Höhe diese erforderlich ist, wird ebenso im Wettbewerb ermittelt, wie etwaige Abzugsbeträge (= negative Anschubfinanzierung).

Die ersten beiden, 2007 vergebenen Pilotprojekte A 8 Augsburg–München und A 4 Landesgrenze HE/TH–Gotha (sog. Umfahrung Hörselberge) sind Ende 2010 und damit vor dem erwarteten Termin fertig gestellt und in Verkehr genommen worden.

Seit 2008 ist zudem das Pilotprojekt A 1 Bremen–Hamburg im Bau. Die Verkehrsfreigabe wird vsl. Ende 2012 erfolgen.

Mit der A 5 Malsch–Offenburg wurde 2009 das letzte der vier Pilotprojekte an einen privaten Konzessionär vergeben. Dieser Bauabschnitt wird vsl. 2014 für den Verkehr freigegeben.

Durch ein Vertragsmanagement, das im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung überwiegend von den Ländern durchgeführt wird, werden alle Projekte mit Blick auf die Erfüllung der Pflichten und Wahrung der Rechte geprüft und begleitet; es beinhaltet folgende Aufgaben:

- Steuerung der Vertragsdurchführung.
  Dabei wird die vom Auftragnehmer zu erbringende Leistung in der Straßenbauverwaltung des Landes überwacht (Leistungs-Controlling) sowie die entsprechende Gegenleistung ermittelt.
- Vertragsbegleitung (Monitoring) und Beschaffungsoptimierung.
  Ziel ist die kontinuierliche Verfolgung der Entwicklung der Wirtschaftlichkeit und Vertragsausführung der gewählten Beschaffungsform (ÖPP-Variante) durch das BMVBS, um Erkenntnisse aus der ÖPP-Beschaffungsvariante für Folgeprojekte (ÖPP-Umsetzung und konventionelle Umsetzung) zu nutzen. Dadurch werden z. B. in den Bereichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Vergabeverfahren zunehmend standardisierte Verfahren eingesetzt. (siehe „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ über www.bmvbs.bund.de/VerkehrundMobili tät/externeLinks/VIFG .

Das F-Modell

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) aus dem Jahr 1994 (i. d. F. der Änderung vom 6. Januar 2006) bildet die Rechtsgrundlage für das sog. F-Modell. Danach werden Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung einem Privaten zur Ausübung übertragen. Zur Refinanzierung erhält er das Recht, von allen Nutzern (auch Pkw) Mautgebühren zu erheben. Der Anwendungsbereich des Gesetzes ist beschränkt auf

- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen und
- mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

Im Rahmen einer vorgeschalteten Untersuchung werden in Frage kommende Projekte auf ihre Geeignetheit und Marktfähigkeit anhand aktueller Daten geprüft. Erst nach Abschluss dieser Untersuchung können belastbare Aussagen über eine künftige Realisierung als F-Modell getroffen werden. Bisher sind zwei F-Modell Konzessionen vergeben worden: Eine für die Warnowquerung in Rostock und eine für die Travequerung in Lübeck. Beide Projekte in kommunaler Baulast sind bereits unter Verkehr.

Als bundesweit erstes Projekt in der Baulast des Bundes, das zurzeit unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus dem Sachstandsbericht als F-Modell vorbereitet wird, ist die Weserquerung in Bremen im Zuge der A 281 vorgesehen. Voraussetzung für die Umsetzung als F-Modell ist die Beschaffung des Baurechts durch das Land.

Planung weiterer Betreibermodelle:

Mit einem reinen Bauvolumen von rund 1,5 Mrd. Euro wurden acht weitere ÖPP-Projekte ausgewählt. Alternative Modellstrukturen (wie z. B. geänderte Vergütungsstruktur) werden in dieser 2. Staffel ÖPP-Projekte am Markt platziert (seit Anfang 2009). Unter der Voraussetzung vorliegenden bzw. absehbaren Baurechts und bei positivem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung können die Projekte als ÖPP-Maßnahmen realisiert werden.

Für die beiden ersten Projekte der 2. Staffel, die A8 in Bayern (Ulm–Augsburg, sog Einheitsmautmodell) und die A 9 in Thüringen (AS Lederhose–LGr TH/BY, sog. Verfügbarkeitsmodell) konnte in 2011 der Vertragsschluss mit einem privaten Vertragspartner erfolgen. Die weiteren sechs Projekte in anderen Bundesländern (z. B. die A6 in Baden-Württemberg zwischen der AS Wiesloch und dem AK Weinsberg und die A7 in Schleswig-Holstein und Hamburg) befinden sich in unterschiedlichen Vorbereitungsstadien, die Projektzuschnitte werden im Rahmen der Projektvorbereitung konkretisiert.

Darüber hinaus soll in 2011 das Projekt A 8, sog. „Albaufstieg“ zur Prüfung auf Eignung und Marktfähigkeit für eine ÖPP-Realisierung vergeben werden.

Das Projekt A 20, sog. „Elbquerung“ bei Glückstadt befindet sich zurzeit in Untersuchung.

C.7.2 Funktionsbauverträge im Bundesfernstraßenbau

Mit dem Funktionsbauvertrag wird ein neuer Weg bei der Vergabe von Bauleistungen gegangen. Ziel ist es, die Qualität der Straße über die gesamte Nutzungsdauer zu verbessern und dadurch weniger Eingriffe in den Verkehr zu erreichen. So fasst der Funktionsbauvertrag den Bau, den Ausbau oder die grundhafte Erneuerung einer Straße und deren bauliche Erhaltung am selben Streckenabschnitt über einen Zeitraum von bis zu 30 Jahren zusammen. Beim Funktionsbauvertrag werden anstatt der üblichen Angaben zu bautechnischen Größen (z. B. geforderte Baustoffe, Bindemittelart und -menge) über die gesamte Laufzeit die vertragsmäßigen Gebrauchseigenschaften der Straße über Funktionsanforderungen an den Straßenzustand wie zum Beispiel Ebenheit und Griffigkeit definiert. Die Finanzierung erfolgt, ohne dass eine Finanzierung durch Dritte erforderlich ist, aus dem Straßenbauhaushalt.

Die ersten Funktionsbauverträge als Pilotvorhaben haben sich auf den Straßenoberbau beschränkt, die übrigen Leistungen sind konventionell über eine Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis beschrieben worden. Neuere Funktionsbauverträge umfassen die Leistungen für den Straßenoberbau, für den Erdbau und die Entwässerungsanlagen.

Sieben Pilotprojekte sind bisher realisiert, davon sechs Autobahnabschnitte und eine Ortsumgehung:

- A 61, Mönchengladbach–Hockenheim, Rheinland-Pfalz; 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AK Koblenz und AS Kruft;
- A 81, Würzburg–Singen, Baden-Württemberg; 10 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Oberndorf und AS Rottweil;
- A 93, Dreieck Inntal–Kiefersfelden, Bayern; 11 km Richtungsfahrbahn zwischen AS Brannenburg und AS Kiefersfelden;
- A 31, Emden–Bottrop, Nordrhein-Westfalen; 11 km zwischen AS Gescher/Coesfeld und AS Reken;
- B 3a, Friedberg, Hessen; 6 km Ortsumgehung;
- A 61, Mönchengladbach–Hockenheim, Nordrhein-Westfalen; 8,7 km zwischen dem Rastplatz „Blauer Stein“ und AS Miel;
- A 6, Saarbrücken–Waidhausen, Rheinland-Pfalz;
- 8,2 km grundhafte Erneuerung zwischen AK Landstuhl–LGr RP/SL.

In der Bauphase (Baubeginn März 2009) ist derzeit die

- A 6 „Saarbrücken–Waidhausen“: Bayern, 5,6 km 6-streifiger Ausbau zwischen AS Roth und AK Nürnberg-Süd.

Das BMVBS führt zur Weiterentwicklung eine Bestandsaufnahme und Auswertung der realisierten Piloten durch. Geplant ist zudem eine Ausweitung des Funktionsbauvertrags auf die Bereiche der Straßenausstattung und der Ingenieurbauwerke.

C.8 Straßenverkehrstelematik

Infolge der beträchtlichen Verkehrszunahme werden hoch belastete und unfallreiche Streckenabschnitte des Autobahnnetzes in vermehrtem Maße mit „intelligenten“ technischen Leitsystemen ausgestattet. Diese sog. Verkehrsbeeinflussungsanlagen haben sich als wichtige Hilfe zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen erwiesen. Moderne Verkehrstechnik – in geeigneter Form eingesetzt – kann nachweislich für eine wesentliche Verbesserung in der Verkehrsabwicklung sorgen.

Die automatische Verkehrssteuerung mittels Wechselverkehrszeichen erfolgt dabei nur, wenn die Verkehrs- und Witterungsverhältnisse es erfordern; die situationsangepassten elektronischen Anzeigen sind dann jedoch für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen.

Je nach Einsatzzweck und Anlagentypus sind positive Verkehrssteuerungseffekte auf Bundesfernstraßen erzielbar durch

- Streckenbeeinflussung, d. h. Harmonisierung des Verkehrsablaufs mittels verkehrsabhängiger Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Gefahrenwarnungen,
- Netzbeeinflussung, d. h. Umleitung von Verkehrsströmen auf alternative Routen,

– Zuflussregelung, d. h. Regelung des Zusammenflusses an Autobahnkreuzen, -dreiecken und -anschlussstellen,

– Temporäre Seitenstreifenstreifenfreigabe zur Kapazitätserhöhung in Verkehrsspitzenzeiten.

Die im Zuge von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfassten aktuellen Zustandsdaten stehen für weitere verkehrsbezogene Anwendungen – z. B. schnellere und umfassendere Information durch Verkehrsfunkmeldungen (RDS-TMC) – zur Verfügung. Durch Verknüpfung der auf alle Verkehrsteilnehmer wirkenden Anlagen – z. B. Netzbeeinflussung – mit individuellen Telematiksystemen werden für die Verkehrsteilnehmer weitere Nutzenpotenziale erschlossen.

Im Berichtsjahr wurden ca. 38 Mio. Euro in Anlagen der Straßenverkehrstelematik auf Bundesautobahnen investiert. Insgesamt wurden seit den Anfängen der Verkehrsbeeinflussung in den 1970er Jahren und bis Ende des Berichtsjahres Bundesmittel in Höhe von ca. 850 Mio. Euro in diese Systeme investiert. Trotz dieser erheblichen finanziellen Anstrengungen decken die in Betrieb befindlichen Anlagen noch nicht alle problematischen Autobahnabschnitte ab. Aufgrund der weiteren Verkehrszunahme und der bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik deshalb auch in Zukunft einen hohen Stellenwert besitzen. So wurde der „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ mit den Ländern abgestimmt und im November 2010 veröffentlicht. Hierin werden insgesamt 132 konkrete Maßnahmen festgeschrieben, die bis zum Jahr 2015 umgesetzt werden sollen. Dies ist ein wichtiger und notwendiger Beitrag zur Bewältigung der steigenden Verkehrsbelastung.

Ergänzend zu den durch den Bund zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln hat die EU-Kommission im Rahmen des Vorhabens „EasyWay II“ zur Förderung der europaweiten Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) Deutschland für die Jahre 2010 und 2011 Zuschüsse i.H.v. rund 17 Mio. Euro gewährt.

C.9 Umweltschutz

C.9.1 Lärmschutz, Lärmsanierung/ Lärmvorsorge

Die Bundesregierung hat den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen mit Beginn des Berichtsjahres verbessert. Der Bund führt auf freiwilliger Basis für die in seiner Baulast stehenden Bundesfernstraßen auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen durch, wenn bestimmte im Straßenbauplan (Anlage zum Bundeshaushalt) festgelegte Auslösewerte überschritten werden. Mit Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2010 sind diese Auslösewerte um 3 Dezibel gesenkt worden. Die Absenkung bedeutet, dass bereits bei geringerer Lärmbelastung als bisher etwas zum Schutz der vom Lärm Betroffenen getan werden kann. Eine Absenkung um 3 Dezibel entspricht akustisch einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Im Jahr 2010 wurden für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Lärmvorsorge) rund 123 Mio. Euro und für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen (Lärmsanierung) weitere rund 41 Mio. Euro ausgegeben. Mit diesen Ausgaben von insgesamt rund 164 Mio. Euro betragen die Aufwendungen für den Lärmschutz seit 1978 rund 4,7 Mrd. Euro.

Im Berichtsjahr wurden rund 22 km Lärmschutzwälle und rund 49 km Lärmschutzwände errichtet sowie rund 9 100 m² Lärmschutzfenster eingebaut. Damit wurden beim Bau von Lärmschutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen seit 1978 bis Ende des Berichtsjahres folgende Leistungen erzielt:

– Lärmschutzwälle und Steilwälle: 1 193 km,

– Lärmschutzwände: 2 222 km,

– Fläche der Lärmschutzfenster: 911 000 m².

Weitere Angaben über die Kosten und Längen der Lärmschutzeinrichtungen enthält die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebene Broschüre „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2010“.

C.9.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Durch frühzeitige Beachtung europäischer und nationaler umweltrechtlicher Regelungen setzt der Straßenbau die Ziele und Grundsätze von Natur- und Artenschutz sowie Landschaftspflege mit umweltbezogenen Maßnahmen bei Bau, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen um. Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und faunistischer Wanderkorridore wurden vorrangig durch Trassenführungen außerhalb von Schutzgebieten vermieden. Gezielte Schutzmaßnahmen bei einer umweltschonenden Bauausführung gewährleisten die Erhaltung wertvoller Vegetationsbestände und Tierlebensräume. Zur Minimierung unvermeidbarer straßenbaubedingter Zerschneidungswirkungen und zur Gewährleistung der vorhandenen Lebensraumverbundsysteme tragen mit ausreichenden Spannweiten versehene Talbrücken und artgerecht gestaltete Tierquerungshilfen mit entsprechenden Leit- und Sperreinrichtungen bei. Auch Leitpflanzungen und Überflughilfen sollen die Kollisionsgefahr für Wildtiere im Straßenbereich beheben und somit auch zur Verkehrssicherheit für Autofahrer beitragen.

Neben der Vermeidung neuer Zerschneidungswirkungen durch Straßen besteht seit 2010 die Möglichkeit, als freiwillige Leistung des Straßenbaus Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen an bestehenden Straßen durchzuführen. Mit dem durch das Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland vom 2. März 2009 („Konjunkturpaket II“) eingeführten Investitions- und Tilgungsfonds (ITF) standen erstmals Finanzmittel für Grünbrücken, Amphibienschutzanlagen und weitere Querungshilfen im Bestand zur Verfügung. Neben zahlreichen kleinen Maßnahmen können 2010/2011 14 Grünbrücken mit Kosten von ca. 64 Mio. Euro aus Mitteln des ITF realisiert werden. Damit wurde bereits eine Vorleistung auf ein künftiges Bun-

desprogramm Wiedervernetzung im Rahmen der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt erbracht.

Zum Schutz vor erheblichen Beeinträchtigungen von Grundwasser, Trinkwasserschutzgebieten und Oberflächengewässern durch Straßenabwässer wurden bautechnische Maßnahmen zum Gewässerschutz ergriffen.

Nicht mehr benötigte Verkehrsflächen wurden im Hinblick auf eine ressourcenschonende Straßenplanung entsiegelt und einer extensiven, umweltschonenden Nutzung zugeführt. Zur Kompensation unvermeidbarer straßenbaubedingter Eingriffe in Natur und Landschaft wurden strukturarme Kulturlandschaften durch die Entwicklung von vielfältigen, artenreichen Offenlandbiotopen und natürlichen Waldlebensräumen durch natürliche Begrünung und extensive Pflegemaßnahmen ökologisch aufgewertet und dabei neue Lebensraumverbundsysteme entwickelt. Vorbelastete, verbaute Still- und Fließgewässer wurden renaturiert, angrenzende Uferrandzonen zur Unterstützung des Auenverbundes aus einer intensiven umweltbelastenden Nutzung herausgenommen und Ufergehölzsäume, Staudenfluren, Nass- und Feuchtwiesen neu angelegt.

Zu den Straßenbauleistungen 2010 gehören ebenfalls Aufwendungen für eine landschaftsgerechte Einbindung der Straße in die Landschaft. Darüber hinaus sind in den Leistungen auch die Ausgaben für eine ökologisch orientierte Grünpflege zur Gewährleistung der ökologischen Funktionen der ausgeführten landschaftspflegerischen Maßnahmen enthalten.

An der A 6 im Wattenheimer Wald wird eine Grünbrücke aus Mitteln des Konjunkturpakets II errichtet; bereits kurz nachdem die Bodenanschüttung erfolgte, wurde sie von Tieren angenommen.

C.10 Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz schreibt vor, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen nicht mehr höhengleich, sondern als Überführungen herzustellen. Konsequenterweise enthält das Eisenbahnkreuzungsgesetz die Verpflichtung der Kreuzungsbeteiligten, vorhandene höhengleiche Kreuzungen zu beseitigen, baulich anzupassen oder durch den Bau von Überführungen oder sonstige technische Maßnahmen zu ändern, soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert.

Für Bahnübergangsbeseitigungen sowie für andere technische Sicherungen wurden im Berichtsjahr vom Bund als Baulastträger der Bundesfernstraßen aus dem Straßenbauhaushalt (Kapitel 1210) 5 Mio. Euro verausgabt.

C.11 Bauleistungen nach Bundesländern

In den folgenden Kapiteln C.11.1 bis C.11.16 wird jeweils eine herausragende Maßnahme des Berichtsjahres dargestellt. Die Maßnahmen insgesamt des jeweiligen Bundeslandes, die im Berichtjahr 2010 für den Verkehr freigegeben wurden bzw. sich bis Ende des Berichtsjahres im Bau befanden, können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Die hier angegebenen Gesamtkosten unterscheiden sich ggf. von jenen im Investitionsrahmenplan (IRP) 2011 bis 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Dies hat seine Ursache darin, dass die Kostenstände im vorliegenden Bericht und im IRP nicht auf denselben Zeitpunkt bezogen sind. Den aktuellen Stand der Umsetzung der Maßnahmen des Bedarfsplans stellt die anschließende Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2010“ in Kapitel C.11.17 dar.

C.11.1 Baden-Württemberg

Die Gesamtmaßnahme des sechsstreifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 8 zwischen der Tank- und Rastanlage Pforzheim und der Anschlussstelle Heimsheim erstreckt sich auf einer Länge von insgesamt rund 11,6 km. Im Rahmen des TEN-Programms ist das Ausbauvorhaben des Bundes auch von herausragender Bedeutung für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Transportkapazität entlang der transeuropäischen Fernstraßenverbindung, Europastraße E 52, zwischen Frankreich, Deutschland und Österreich. Die Maßnahme wurde daher mitfinanziert aus dem Fonds für Transeuropäische Netze (TEN) der Europäischen Gemeinschaft.

Die Baumaßnahme beinhaltet den 6-streifigen Ausbau der A 8 mit einer Änderung der Straßenachse in Lage und Höhe. Die Abrückung von der alten Autobahn wurde so gewählt, dass zumindest eine Fahrbahnseite unabhängig von der alten Autobahn hergestellt werden konnte und dass in die angrenzenden Flächen möglichst wenig eingegriffen werden musste. Während der Bauzeit konnten damit immer zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung für den Verkehr zur Verfügung gestellt werden.

Zur Verbesserung des Lärmschutzes wurden insbesondere im Bereich der Bebauung von Wurmberg-Neubärental und Friolzheim bis zu 15 m hohe begrünte Lärmschutzwälle hergestellt. In einem 3,5 km langen Teilstück bei Friolzheim wurde eine offenporige Asphaltdeckschicht („Flüsterasphalt“) vorgesehen.

Im Zuge des Ausbaus des 1. und 2. Bauabschnitts wurden bereits sechs Unter- bzw. Überführungsbauwerke hergestellt. Im 3. Bauabschnitt wurden weitere vier Brücken gebaut.

Die Bauwerke wurden teilweise halbseitig hergestellt, um den fließenden Verkehr nicht zu beeinträchtigen. Vier bestehende Gewölbedurchlässe für querende Bäche wurden durch neue, längere Rohrdurchlässe ersetzt. Die fünf neuen Regenrückhalteklärbecken wurden jeweils mit Klär- und Rückhaltebecken ausgeführt.

An der A 8 und in der Ortslage der L 1175 bei Friolzheim wurden in Teilbereichen bis zu 6,50 m hohe Gabionenwände vorgesehen, um den Höhenunterschied zum angrenzenden Gelände abzufangen. Zur Verbesserung des Lärmschutzes für die Siedlung Geißberg wurden die Lärmschutzwälle steiler als sonst üblich ausgebildet. Dies wurde durch eine Bewehrung des Erdkörpers mit Geokunststoffen erreicht.

Aus Kostengründen und zur Minimierung der Verkehrsbehinderungen wurde das Gesamtprojekt in drei Bauabschnitte unterteilt. Die Gesamtkosten betragen ca. 87 Mio. Euro (inkl. rund 6 Mio. Euro Grunderwerbskosten).

Der erste Bauabschnitt von der Tank- und Rastanlage Pforzheim-Ost bis Wurmberg wurde Ende des Jahres 2003 begonnen und ist einschließlich der neuen Anschlussstelle Pforzheim-Süd bereits im Dezember 2007 für den Verkehr freigegeben worden. Der zweite Bauabschnitt von Wurmberg bis zur Betriebsumfahrt Wimsheim wurde im September 2008 abgeschlossen. *Die rund zwei Jahre dauernden Bauarbeiten des dritten und letzten Bauabschnittes, bis zur Anschlussstelle Heimsheim, fanden im Oktober 2011 ihren Abschluss.*

Tabelle 30

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 98; Weil–Schaffhausen (CH)						
AS Lörrach-O–AD Hochrhein	04KB	95,3	5,4	5,4 (1. Fb)	5,4 (2. Fb)	
Murg–Hauenstein (1. Fb)	02KB	128,0	9,8	2,2		7,6
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**95,3**		**5,4**	**5,4 (2. Fb)**	
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**7,6**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 5; Basel (BGr)–Bad Hersfeld **ÖPP[2]-Projekt: AS Offenburg–Malsch**	46BB	985,0[3]	59,8[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
AS Offenburg–AS Appenweier	46BB	—	8,2			8,2
AS Appenweier–AS Achern	46BB	—	15,5			15,5
AS Achern–AS Bühl	46BB	—	8,6			8,6
AS Bühl–AS Baden-Baden	46BB	—	9,4			9,4
A 6; Saarbrücken–Waidhaus						
AS Sinsheim/Steinsfurt–AS Bad Rappenau	46BB	61,9	8,7			8,7

noch Tabelle 30

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß gelten-dem BPl**	**Kosten[1]**	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2010**
				von Baube-ginn bis Ende 2010	**davon in 2010**	
		(Mio. €)	**(km)**			
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg (einschl. Neckartalübergang Neckarsulm) – im Berichtsjahr keine Bauleistung –	46BB	155,8	10,7	6,4		
A 8; Luxemburg–Salzburg						
AS Karlsbad–w AS Pforzheim-W	46KB	106,7	9,2			9,2
w AS Pforzheim-S–AS Heimsheim	46KB	87,1	11,6	7,1		4,5
Gruibingen–Mühlhausen	46KB	65,3	3,9			3,9
AK Ulm/Elchingen (LGr BY/BW)–LGr BW/BY	46KB	20,5	3,8	3,8	3,8	
A 81; Stuttgart–Bad Dürrheim						
AS Gärtringen–AS Böblingen/Hulb	46KB	43,7	6,9			6,9
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**24,3**		**3,8**	**3,8**	
– im Bau						
9 VKE sechsstreifig						**74,9**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 10						
Göppingen-O–Süßen-O (OU Salach und Süßen; 2. BA)	04KB	41,2	3,6			3,6
B 27						
Nehren (L394)–Dußlingen (K6901) 3. BA	24KB	52,9	3,3			3,3
B 28						
Rottenburg–Tübingen – im Berichtsjahr keine Bauleistung –	02KK	27,2	8,0	1,6		
B 31						
Breisach–AS Freiburg-M; 1. BA	02KK	27,5	6,5	2,6		3,9
B 33						
Konstanz (Landeplatz)–Allensbach-W, 1. BA	04KK	20,0	2,3			2,3
B 317						
Weil a. R.–Lörrach (Zollfreie Straße); 2. BA	02KK	60,3	1,4			1,4

noch Tabelle 30

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube-ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 464						
Sindelfingen–Renningen	02KK	45,0	7,5			7,5
Insgesamt						
– im Bau						
3 VKE zweistreifig						**12,8**
3 VKE vierstreifig						**9,2**
Ortsumgehungen						
B 19						
OU Gaisbach	02KK	8,2	3,3	3,3	3,3	
B 28						
OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	48,0	6,0			6,0
OU Schopfloch	02KK	9,1	3,1			3,1
B 29						
OU Schwäbisch Gmünd	02KK	230,3	4,1	0,8		3,3
B 32/B 311						
OU Herbertingen	02KK	31,6	6,7			6,7
B 39						
OU Mühlhausen	02KK	18,5	4,1			4,1
B 292						
OU Adelsheim	02KK	29,4	3,6			3,6
B 294						
OU Elzach	02KK	9,8	1,5			1,5
B 311						
OU Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	50,9	2,0			2,0
OU Neuhausen ob Eck	02KK	19,4	6,4			6,4
B 312						
OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	02KK	96,5	3,1			3,1
B 462						
OU Dunningen	02KK	23,7	6,4			6,4

noch Tabelle 30

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 492						
OU Brenz	02KK	5,9	2,7			2,7
B 535						
OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	62,7	6,3	6,3	6,3	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**8,2**		**3,3**	**3,3**	
1 VKE vierstreifig		**62,7**		**6,3**	**6,3**	
– im Bau						
12 VKE zweistreifig						**48,9**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

C.11.2 Bayern

Die rund 425 km lange A 8 verläuft von Karlsruhe über Stuttgart, Augsburg München bis Salzburg. Sie hat damit als südliche West-Ost-Magistrale im deutschen Autobahnnetz und als Teil des europäischen Fernstraßennetzes sowohl für den nationalen wie für den europaweiten Verkehr eine herausragende Bedeutung.

Die hoch belastete vierstreifige Strecke wurde in den 30er Jahren ohne Seitenstreifen und mit teilweise großen Längsneigungen und engen Radien erbaut.

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist in Gänze der sechsstreifige Ausbau der A 8 zwischen Stuttgart und München enthalten und wird zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit seit Jahren konsequent verfolgt.

Der Ausbau des A 8 Abschnittes „AS Augsburg-West–AD München Allach“ wurde im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) realisiert, es handelt sich um das erste ÖPP-Projekt im Bundesfernstraßenbereich. Der Ausbau, die Erhaltung und der Betrieb sind auf eine Laufzeit von 30 Jahren einem privaten Konsortium zur Ausübung übertragen. Konzessionsbeginn für den ersten Abschnitt war der 1. Mai 2007.

In dem mit dem privaten Betreiber geschlossenen Vertrag geregelt wurde der 6-streifige Ausbau der A 8 auf rund 37 km Länge mit insgesamt 61 neu zu errichtenden Ingenieurbauwerken sowie die Erhaltung und der Betrieb der A 8 auf der gesamten Konzessionsstrecke von ca. 52 km Länge inkl. der zugehörigen Bauwerke/Anlagen über 30 Jahre.

Nach dem Konzessionsbeginn am 1. Mai 2007 erfolgte der planmäßigem Ausbau des mit einem Finanzvolumen von 750 Mio. Euro, über 30 Jahre, veranschlagten Projektes. Die feierliche Verkehrsfreigabe fand am 9. Dezember 2010 statt.

Tabelle 31

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bayern
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube-ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 94; München–Neuhaus/Inn						
Kühstein–Tutting (Kirchham) (1. Fb)	02KK	73,6	11,1	5,8		
AS Forstinning–Pastetten	04KB	42,9	6,3			6,3
Heldenstein–Ampfing (B 12/ST 2091)	24KB	62,9	5,1			5,1
Insgesamt						
– im Bau						
2 VKE vierstreifig						**11,4**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 3; Frankfurt–Nürnberg						
AK Biebelried–AS Randersacker	46BB	116,1	9,7			9,7
ö AS Randersacker–w AS Heidingsfeld (nur Mainbrücke Randersacker)	56BB	44,5	0,5			0,5
w AD Würzburg-W–w AS Helmstadt	46BB	24,9	8,3			4,9
w AS Helmstadt–ö AS Wertheim (LGr BY/BW)	46BB	56,9	4,9			8,4
Haseltalbrücke	46BB	50,0	3,2			3,2
Kauppenbrücke (m)–ö AS Hösbach	46BB	129,4	7,3			7,3
A 6; LGr BW/BY–BGr D/CZ						
AS Roth (B 2n)–AK Nürnberg-O (A 9) (o)	46BB	142,3	11,9			5,6
A 8; ÖPP[2]-Projekt:						
AS Augsburg-W–AD München/Allach	46BB	737,0[3]	52,0[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
AS Augsburg-W–w Lechbrücke	46BB	—	1,7	1,7	1,7	
w Lechbrücke–AS Derching (m) (o Lechbrücke)	46BB	—	5,4	5,4	5,4	
Derching–w AS Dasing	46BB	—	8,8	8,8	8,8	
w AS Dasing–w Odelzhausen	46BB	—	9,8	9,8	9,8	
w Odelzhausen–w AS Sulzemoos	46BB	—	8,5	8,5	2,5	

noch Tabelle 31

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten- dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube- ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
5 VKE sechsstreifig					**28,2**	
davon vollständig fertig gestellt						
5 VKE sechsstreifig (ÖPP-Teilabschnitt)		**737,0[3]**		**34,2**		
– im Bau						
7 VKE sechsstreifig						**39,6**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 15n						
Ergoldsbach (LA 9)–Neufahrn (St 2142)	04KB	65,8	7,2			7,2
Neufahrn (St 2142)–Saalhaupt (A 93)	04KK	153,6	21,6			21,6
B 173						
Johannisthal–s Kronach	24KK	24,1	4,4			1,8
B 388n						
B 388–Hallbergmoos (Anbindung Flughafen)	02KK	27,7	7,2			7,2
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**7,2**
3 VKE vierstreifig						**30,6**
Ortsumgehungen						
B 2						
OU Puchheim	02KK	14,4	2,3	2,3	2,3	
B 13						
OU'n Unterheßbach und Lehrberg	02KK	14,1	5,2	3,2	3,2	
B 20						
OU Furth i. W.	02KK	68,5	4,3			4,3
B 23						
OU Saulgrub	02KK	22,7	2,7			1,1

noch Tabelle 31

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 299						
OU Pressrath; 2. BA	02KK	7,8	3,5	3,5	3,5	
OU Neumarkt–St. Veit	02KK	11,5	3,7			3,7
B 301						
OU Au i. d. Hallertau	02KK	9,5	5,0			5,0
B 304						
OU Traunstein; 2. BA	02KK	66,3	4,5			4,5
OU Ebersberg	02KK	27,2	6,0	6,0	3,5	
B 388						
OU Dirnaich	02KK	14,6	4,5	4,5	4,5	
B 470						
W-OU Forchheim	02KK	11,8	2,8			2,8
B 472						
OU Hohenpeißenberg	02KK	33,5	5,2			5,2
B 492						
OU Brenz (BW)–Obermedlingen (BY)	02KK	11,5	2,3			2,3
B 533						
OU Schwarzach (Hengersberg)	02KK	24,3	5,2			5,2
B 999						
OU Rödental	02KK	41,1	5,4			5,4
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
5 VKE zweistreifig					**17,0**	
davon vollständig fertig gestellt						
4 VKE zweistreifig		**64,0**		**16,3**		
– im Bau						
10 VKE zweistreifig						**39,5**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.
[2] Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
[3] Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
[4] Konzessionslänge.

C.11.3 Berlin

Im Berichtsjahr 2010 befand sich in Berlin die in Tabelle 32 genannte Verkehrseinheit im Bau.

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2010“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

Tabelle 32

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Berlin
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube-ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 10; Berliner Ring						
Weißensee (LGr BB/BE)–ö AD Pankow (LGr BE/BB)	46KB	64,3	5,3			5,3
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**5,3**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

C 11.4 Brandenburg

Im Jahr 2010 wurde in Brandenburg die Ortsumgehung Rathenow im Zuge der B 188 für den Verkehr freigegeben. Die B 188 stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung, insbesondere bei einer künftigen Nordverlängerung der A 14, Magdeburg–Wittenberge–Schwerin dar.

Die Maßnahme ist seit 2004 in Bau. Die äußeren Streckenabschnitte wurden sukzessive in Betrieb genommen.

Im mittleren Teil, dem naturschutzfachlich sensiblen Bereich der Havelquerung, wurde die Trasse mit den Strecken der DB AG gebündelt. Zwischen der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin–Hannover und der südlich davon gelegenen Stammbahntrasse Berlin–Oebisfelde bestand ein rund 25 m breiter Freiraum, in den die Stammbahnstrecke verlegt wurde. Die Ortsumgehung konnte deswegen im Verlauf der bisherigen Stammbahntrasse so gebaut werden, dass Eingriffe in FFH- und SPA-Gebiete unterbleiben konnten.

Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 weisen bis zu 13 000 Kfz/24 h auf der Ortsumgehung aus. Der Bund hat in dieses Projekt knapp 40 Mio. Euro investiert.

Tabelle 33

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Brandenburg
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 1						
OU Herzfelde	02KK	7,6	3,8			3,8
B 97						
OU Schwarze Pumpe und Spremberg	02KK	32,9	12,5			12,5
/ B 168 OU Cottbus (L 49–B 168 N)	02KK	16,5	6,5			6,5
B 101						
OU Luckenwalde	02KK	49,6	17,3	9,0		8,3
B 102						
OU Danhsdorf	02KK	4,6	3,0			3,0
B 179						
OU Königs Wusterhausen	02KK	9,7	3,7			3,7
B 188						
OU Rathenow	02KK	38,6	9,2	9,2	5,4	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**38,6**		**9,2**	**5,4**	
– im Bau						
6 VKE zweistreifig						**37,8**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

C 11.5 Bremen

Die weitgehend anbaufreie B 212 (Grimsbystraße) fungiert als Autobahnzubringer vom touristischen Zentrum „Havenwelten“ in Bremerhaven zur Anschlussstelle Bremerhaven-Zentrum der A 27.

Auf den vierstreifigen Ausbau der B 212 als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurde nach Abstimmung mit dem Land Bremen verzichtet, obwohl schon bei den heutigen Verkehrsstärken die Leistungsfähigkeit der B 212 im täglichen Berufsverkehr erreicht wird und sich für 2015 prognostizierte Steigerungen der Verkehrsmengen zwischen 32 000 und 40 000 Kfz/24h ergeben. Statt dessen erfolgte eine Ummarkierung der vorhandenen befestigten Fahrbahnfläche von zwei auf drei Fahrstreifen. Weiterhin wurden Verkehrszeichenbrücken errichtet und Markierungsleuchtknöpfe in die Fahrbahn eingelassen, die die Verkehrsströme am Beginn der Strecke auf den richtigen Fahrstreifen lenken. Mit der wechselseitigen Nutzung von drei Fahrstreifen können so die zu erwartenden Verkehrsmengen ausreichend leistungsfähig und verkehrssicher zwischen der A 27 und „Havenwelten“ abgewickelt werden.

Der mittlere der drei Fahrstreifen kann je nach Verkehrsaufkommen dynamisch den beiden Fahrtrichtungen zugeordnet werden. Im Standardbetrieb wird der Verkehr durch Signale auf den neuen Signalbrücken morgens auf zwei Fahrstreifen in die Stadt hinein und auf einem Fahrstreifen aus der Stadt geführt. Abends stehen den Verkehrsteilnehmern dann zwei Fahrstreifen für die Fahrt aus der Stadt in Richtung A 27 zur Verfügung. Ein Steuersystem sammelt per Radardetektoren und Zählschleifen die Verkehrsdaten, analysiert sie und sorgt über die Fahrstreifensignale für den flüssigen Verkehr auf dem Autobahnzubringer.

Nach einem mehrwöchigen Dunkel-Probebetrieb konnte die derzeit modernste Verkehrsbeeinflussungsanlage in Deutschland am 19. Mai 2010 nach intensiver Prüfung in den endgültigen Hellbetrieb gehen.

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ist durch eine neu entwickelte Ausfallsicherung stets gewährleistet.

Durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgrund geringerer Staubildung, hier speziell auf der A 27 und durch die Vermeidung der Kosten für einen vierstreifigen Ausbau konnte der Nutzen der Anlage überzeugend nachgewiesen werden.

Tabelle 34

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Bremen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 281						
AS Bremen-Neustädter Häfen–AS Bremen-Strom	04KK	46,4	4,2			4,2
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE vierstreifig						4,2

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

Die Maßnahmen in Bremen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2010“ in Kapitel C.11.17 dargestellt

C.11.6 Hamburg

Im Berichtsjahr 2010 befanden sich in Hamburg weder Maßnahmen im Bau noch wurden Verkehrseinheiten für den Verkehr freigegeben.

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2010“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

C 11.7 Hessen

Der vierstreifige Neubau der B 3 Weimar/Roth bis Weimar/Argenstein (Lückenschluss) stellt im Berichtjahr 2010 eine herausragende Maßnahme in Hessen dar.

Die B 3 ist die zweitlängste Bundesstraße Deutschlands. Sie beginnt im niedersächsischen Buxtehude und endet an der Schweizer Grenze. In Hessen ist die B 3 neben den Bundesautobahnen A 3, A 5, A 7 und A 45 die wichtigste Nord-Süd-Verbindung. Für den mittelhessischen Raum um die Oberzentren Marburg und Gießen hat sie eine zentrale Erschließungs- und Verbindungsfunktion Richtung Norden (Kassel) und Süden (Frankfurt). Bei Gießen ist sie über den Gießener Ring (A 480/A 485) mit den Bundesautobahnen A 5 und A 45 verknüpft, wodurch der von ihr erschlossene Raum an das Autobahnnetz angebunden ist.

Die große Bedeutung der B 3 im Bundesfernstraßennetz und für den mittelhessischen Raum zeigt sich in der mit bis zu 37 000 Kfz/24h hohen Verkehrsbelastung im 28 km langen Abschnitt zwischen den Oberzentren Marburg und Gießen. In den besonders hoch belasteten Abschnitten in Mittelhessen wurde sie deshalb bereits zu großen Teilen vierstreifig ausgebaut.

Der rund 4,6 Kilometer lange und rund 56 Mio. Euro teure zweibahnige, vierstreifige Neubau der B 3 Weimar/Roth bis Weimar/Argenstein wurde am 30. Oktober 2007 begonnen und dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit. Teil des Projektes ist der einbahnige Anschluss der L 3387 bzw. zukünftigen B 255.

Von den im Rahmen des Projektes erstellten acht Bauwerken ist die 300 Meter lange Lahnbrücke bei Argenstein mit vier Feldern und einem Überbau in Stahlverbundbauweise das größte und technisch anspruchsvollste. Darüber hinaus wurden zwei Brückenbauwerke, drei Stützwände und ein Durchlassbauwerk errichtet. Dem Lärmschutz bei Wolfshausen wird mit einem 320 Meter langen, 4 Meter hohen Lärmschutzwall, einem 160 Meter langen Lärmschutzwall mit aufgesetzter Lärmschutzwand, Gesamthöhe 4 Meter und einer 310 Meter langen, 5,5 Meter hohen Lärmschutzwand Rechnung getragen.

Zur Kompensation des Natureingriffs wurde die so genannte „ParAllna“ entwickelt. Diese von der Allna bei Argenstein bis zum Holzhäuser Bach bei Roth parallel zur Lahn verlaufende wasserführende Senke soll Lebensräume vernetzen, Rastplatz für Zugvögel bieten und gleichzeitig als Retentionsraum und Biotop der Renaturierung zur Verfügung stehen.

Mit dem Lückenschluss Weimar/Roth bis Weimar/Argenstein am 11. Mai 2011 ist die B 3 zwischen Marburg und Gießen nun vollständig als kreuzungs- und anbaufreie Kraftfahrzeugstraße vierstreifig ausgebaut. Durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit wurde ein Nadelöhr auf der B 3 beseitigt, das regelmäßig zu Staus und Unfällen geführt hat. Dabei wurde den Belangen der Verkehrsteilnehmer und Anwohner sowie der Natur angemessen Rechnung getragen.

Tabelle 35

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Hessen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 44; Kassel–Eisenach						
AS Helsa-O–AS Hessisch Lichtenau-W	04KB	229,2	6,0			6,0
AS Hessisch Lichtenau-W (m)– AS Hessisch Lichtenau-M	04KB	85,4	2,3			2,3

noch Tabelle 35

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß geltendem BPl**	**Kosten[1]**	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2010**
				von Baubeginn bis Ende 2010	**davon in 2010**	
		(Mio. €)	**(km)**			
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
AS Hessisch Lichtenau-O (Walburg)–Hasselbach	04KB	81,7	4,3			4,3
A 66; Wiesbaden–Fulda						
Frankfurt/Erlenbruch (m)– AS Frankfurt/Enkheim	06KB	171,6	2,6			2,6
AS Neuhof-S–AS Neuhof-N (Tunnel)	04KB	142,4	3,5			3,5
Neuhof-N–AS Fulda-S	04KB	36,3	3,5			3,5
Insgesamt						
– im Bau						
5 VKE vierstreifig						**19,6**
1 VKE sechsstreifig						**2,6**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 661; Darmstadt–Bad Homburg						
F/Hanauer Landstraße (m)–AS F/Seckbach	46BB	35,7	3,3			3,3
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**3,3**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 3						
Weimar/Roth–Weimar/Argenstein	04KB	56,7	4,5			4,5
B 49						
AS Beselich/Obertiefenbach–Deponie Beselich	24KK	3,3	0,9			0,9
Deponie Beselich–Beselich/Heckholzhausen (GE-GR)	24KK	47,5	3,4			3,4
Beselich/Heckholzhausen (GE-GR)– AS Merenberg-W	24KK	8,9	1,7			1,7
AS Merenberg-W–AS Merenberg-O	24KK	9,6	1,4			1,4
AS Solms–Kloster Altenberg	24BB	17,9	3,2			3,2
Kloster Altenberg–Wetzlar/Dahlheim	24KK	15,3	2,1	2,1	2,1	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						

noch Tabelle 35

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube-ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
1 VKE vierstreifig		**15,3**		**2,1**	**2,1**	
– im Bau						
6 VKE vierstreifig						**15,1**
Ortsumgehungen						
B 27						
OU Hauneck/Unterhaun, H./Oberhaun und H./Sieglos	02KK	29,9	4,7			4,7
B 38						
OU Reinheim/Spachbrücken	02KK	16,5	4,7			4,7
B 45/B 521						
OU Nidderau/Windecken und N/Heldenbergen	02KK	40,1	7,3			7,3
B 83						
OU Hofgeismar	02KK	20,3	3,4			3,4
B 84						
OU Hünfeld	02KK	23,0	5,4			5,4
B 255						
OU Weimar	02KK	17,4	4,6			4,6
B 277						
OU Haiger	02KK	22,0	2,8			2,8
B 455						
OU Friedberg/Dorheim	02KK	13,8	2,2			2,2
B 458						
OU Hilders/Wickers	02KK	7,5	1,8			1,8
OU Dipperz	02KK	10,6	3,9			3,9
B 486						
OU Dreieich/Offenthal	02KK	12,3	3,4			3,4
Insgesamt						
– im Bau						
11 VKE zweistreifig						**44,2**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

C.11.8 Mecklenburg-Vorpommern

Für den Wirtschaftsraum Demmin fungiert die B 194 als Autobahnzubringer zur A 20. Mit dem Bau der Ortsumgehung Loitz wurde die Erreichbarkeit für den Fernverkehr verbessert und die Fahrtzeit reduziert. Gleichzeitig wird die Stadt Loitz vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr in einer Größenordnung von ca. 30 Prozent des vormaligen DTV entlastet. Dies verbessert die Verkehrsqualität und -sicherheit insbesondere auch für Fußgänger. Die neue Ortsumgehung bietet erhebliche Entwicklungsperspektiven für die Innenstadt von Loitz.

Der Bund investierte in den 4,7 km langen Abschnitt der Ortsumgehung Loitz im Zuge der B 194 rund 12 Mio. Euro. Die Finanzierung erfolgte komplett aus dem Konjunkturpaket I. Die Planungskosten des Landes wurden überwiegend von der Europäischen Union (EFRE-Mittel) getragen.

Da die Ortsumgehung Loitz entfernt von der bestehenden Bebauung verläuft, ergab sich nirgendwo eine Überschreitung der geltenden Immissionsgrenzwerte. Somit wurden keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Planungsgrundsätze der Eingriffsminimierung konnten eingehalten werden. Umfangreiche ökologische Kompensationsmaßnahmen stehen den Eingriffen in Natur und Landschaft gegenüber. Im Zuge der Ortsumgehung werden mit Hilfe von 3 Bauwerken Gewässer gequert, so dass für Amphibien, Nieder- und Großwild die Querungsmöglichkeiten erhalten bleiben.

Die Binder- und Deckschicht wurde im Inline-Pave-Verfahren eingebaut, d. h. Binder- und Deckschicht wurden zusammen eingebracht, so dass die teurere Deckschicht auf 2 cm reduziert werden konnte.

Das Planfeststellungsverfahren für die B 194, Ortsumgehung Loitz wurde am 11. Februar 2009 abgeschlossen. Durch die sehr gute Koordinierung der Bauarbeiten und die Zusammenarbeit aller am Bau Beteiligten wurde eine wesentliche Verkürzung der Bauzeit erzielt. Die Ortsumgehung konnte vorfristig nach 12 Monaten Bauzeit am 11. Oktober 2010 feierlich dem Verkehr übergeben werden.

Tabelle 36

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Mecklenburg-Vorpommern
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben: von Baubeginn bis Ende 2010	Für den Verkehr freigegeben: davon in 2010	Im Bau bis Ende 2010
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 194						
OU Loitz	02KK	12,1	4,7	4,7	4,7	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertiggestellt						
1 VKE zweistreifig		**12,1**		**4,7**	**4,7**	

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

C.11.9 Niedersachsen

Im Berichtsjahr 2010 stellt der sechsstreifige Ausbau der A 1 nördlich von Osnabrück eine herausragende Maßnahme dar.

Die A 1 ist eine Hauptverkehrsader zur Anbindung der norddeutschen und skandinavischen Häfen an die Industrie- und Gewerbestandorte des Ruhrgebietes. Sie verbindet zudem als Nord-Süd-Achse Norddeutschland und Skandinavien mit den Wirtschaftszentren Westeuropas, wobei mit dem AK Lotte/Osnabrück in der Region Osnabrück eine weitere Verbindung in Ost-West-Richtung (Niederlande/Osteuropa) gegeben ist. Aus diesem Grunde wird die A 1 in Niedersachsen u. a. zwischen dem AK Lotte/Osnabrück und dem AD Ahlhorner Heide auf rund 74 km Streckenlänge sechsstreifig ausgebaut.

Im Rahmen eines Pilotprojekts wurden hier für einen rund 8,6 km langen Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Osnabrück-Nord und Bramsche (mit Ausnahme des Neubaus zweier Brückenbauwerke und provisorischer Verbreiterungen zur Aufnahme der Verkehrsführung) alle zur Realisierung des Gesamtloses erforderlichen Bauleistungen als Generalunternehmervertrag mit dem Ziel der Minimierung von Bauzeiten ausgeschrieben.

Im Generalunternehmervertrag enthalten waren die Einzelgewerke Verkehrssicherung, mobile Stauwarnanlagen, Erd- und Straßenbau, Brückenbau, Lärmschutzwände, wegweisende und StVO-Beschilderung, Stahlschutzplanken, Betonschutzwände, Wildschutzzäune, Baustellenbeleuchtung und Kabelverlegungen.

Zugleich sah der Vertrag einen 24-h-Betrieb der Baustelle an sieben Tagen in der Woche vor.

Um punktuelle Lichtquellen für die Nachtarbeit zu vermeiden, erfolgte auf der gesamten Länge der eingerichteten Verkehrsführung die Einrichtung einer Streckenbeleuchtung. So wurde zum einen das Baufeld ausreichend ausgeleuchtet, zum anderen die Ablenkungsgefahr für die Verkehrsteilnehmer erheblich reduziert.

Insgesamt konnte die Gesamtbauzeit und damit auch die Zeitdauer der Verkehrsbeeinträchtigungen gegenüber einer konventionellen Baustellen-abwicklung gemäß Betriebsform 2 nochmals um ein dreiviertel Jahr verringert werden.

Am 29. September 2009 wurde diese rund 8,6 km lange und rund 68 Mio. Euro teure Ausbaumaßnahme für den Verkehr freigegeben.

Tabelle 37

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Niedersachsen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 26; Stade–Hamburg						
nö Buxtehude (K 40)–Horneburg (K 36n)	04KB	132,3	9,8			9,8
A 26–Anbindung B 3	02KB	16,3	4,0			4,0
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**4,0**
1 VKE vierstreifig						**9,8**

noch Tabelle 37

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben: von Baube-ginn bis Ende 2010	Für den Verkehr freigegeben: davon in 2010	Im Bau bis Ende 2010
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen ÖPP[2]-Projekt: AK Bremen–AD Buchholz	46BB	1.016,7[3]	72,5[4]	38,7	38,7	33,8
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
ö Bremer Kreuz–ö AS Oyten	46BB	—	3,7	3,7	3,7	
ö AS Oyten–ö AS Stuckenborstel	46BB	—	14,8	7,1	7,1	7,7
ö AS Stuckenborstel–ö AS Bockel	46BB	—	10,5	6,0	6,0	4,5
ö AS Bockel–w AS Sittensen	46BB	—	9,8	4,7	4,7	5,1
w AS Sittensen–ö AS Sittensen	46BB	—	9,7	4,9	4,9	4,8
ö AS Sittensen–w AS Rade	46BB	—	18,0	6,3	6,3	11,7
w AS Rade–AD Buchholz (A 261)	46BB	—	6,0	6,0	6,0	
AS Lohne/Dinklage–AD Ahlhorner Heide	46BB	76,4	26,1	9,3	9,3	17,1
AS Osnabrück-N–AS Bramsche	46BB	60,9	8,6	8,6	8,6	
A 7; Füssen–Flensburg						
n AK Hannover–n AS Altwarmbüchen	46BB	31,6	5,7	5,7	5,7	
Umbau AK Hannover Ost	46BB	29,5	1,0			1,0
s AS Göttingen–n AS Göttingen-N	46BB	77,8	10,2			10,2
n AS Göttingen-N–n AS Nörten/Hardenberg	46BB	39,4	7,2			7,2
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
10 VKE sechsstreifig					**62,3**	
– davon vollständig fertig gestellt						
2 VKE sechsstreifig		**92,5**		**14,3**		
– im Bau						
9 VKE sechsstreifig						**69,3**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 188						
OU Danndorf/Velpke	02KK	12,2	6,9	6,9	6,9	

noch Tabelle 37

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 212						
OU Berne (mit Huntebrücke–L 875)	02KK	94,6	9,9			9,9
B 241						
OU Volpriehausen–Ellierode	02KK	27,7	4,2			4,2
B 243						
Bad Sachsa–Bad Lauterberg (OU Barbis)	04KK	76,3	9,0			9,0
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**12,2**		**6,9**	**6,9**	
– im Bau						
2 VKE zweistreifig						**14,1**
1 VKE vierstreifig						**9,0**
Ortsumgehungen						
B 1						
OU Aerzen		12,6	3,4			3,4
OU Mehle	02KK	8,7	3,2	3,2	3,2	
B 3						
s Celle (B 3)–sö Celle (B 214) (Südteil OU Celle)	02KK	16,6	3,2			3,2
B 210						
OU Schortens	02KK	45,0	5,6			5,6
B 248						
OU Lüchow	02KK	16,8	5,4	5,4	5,4	
B 442						
OU Eimbeckhausen	02KK	12,1	4,4			4,4
B 445						
OU Sebexen	02KK	8,8	2,3			2,3

noch Tabelle 37

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube-ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE zweistreifig		**25,5**		**8,6**	**8,6**	
– im Bau						
5 VKE zweistreifig						**18,9**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

C.11.10 Nordrhein-Westfalen

Im Berichtsjahr 2010 stellt die Fertigstellung der Ortsumgehung Olsberg im Zuge der B 480 eine herausragende Maßnahme dar.

Die B 480 ist eine überregionale Nord-Süd-Verbindung, die von der A 44 in Wünnenberg-Haaren über Brilon, Olsberg, Winterberg und Bad Berleburg verläuft und südlich von Bad Berleburg an der B 62 endet. Die B 480 verbindet den Kreis Paderborn mit dem Hochsauerland-kreis und dem Kreis Siegen-Wittgenstein.

Die Ortsumgehung Olsberg mit einer Länge von 3,7 km und Gesamtkosten von rund 28 Mio. Euro wurde am 5. Oktober 2010 für den Verkehr freigegeben.

Mit der Fertigstellung der Ortsumgehung Olsberg im Zuge der B 480 werden die Orte Olsberg und Bigge vom Durchgangsverkehr deutlich entlastet. Zugleich ist die Ortsumgehung ein wichtiger Zubringer von der A 46 aus dem Ruhrgebiet in Richtung Winterberg. Sie trägt so zu einer besseren Verkehrsanbindung der Wintersportorte des Hochsauerlandes bei.

Neben einer Verbesserung des Verkehrsablaufes im Zuge der neuen Ortsumgehung werden durch die Maßnahme eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Reduzierung der Abgas- und Lärmbelastung in Olsberg und Bigge erzielt.

Tabelle 38

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube-ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 30; Bad Bentheim (BGr)–Bad Oeynhausen						
AK Löhne–Rehme mit Abzweig Ri Rehme	04KB	168,8	9,5			9,5
A 33; Paderborn–Osnabrück						
AK Bielefeld (A 2)–AS Bielefeld/Brackwede	04KB	109,3	6,5			6,5
AS Bielefeld/Brackwede–AS Halle/Steinhagen (K 30) (m)	04KB	90,4	7,9			7,9
/B 61 Zubringer Bielefeld Brackwede	04KB	13,1	1,3			1,3
A 44; Neersen–Essen						
Düsseldorf/Ratingen (A 3)–Velbert	04KB	222,5	9,9			5,5
A 46; Arnsberg–Brilon						
AS Bestwig–Bestwig/Nuttlar einschl. Zubringer B 480n	04KB	137,6	5,6			5,6
A 61; BGr NL/D–Mönchengladbach						
Netzschluss bei Venlo (BGr NL/D)	04KB	60,2	3,0			3,0
A 524; Krefeld–Breitscheid						
Duisburg/Serm (B 8)–Duisburg/Rahm	24KB	51,9	3,0			3,0
Insgesamt						
– im Bau						
8 VKE vierstreifig						**42,3**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
AK Köln-W–DB (AC–K)	46BB	211,5	2,1			2,1
DB (AC–K)–Köln-N	46BB	67,7	7,3	3,5	3,5	3,8
AS Wermelskirchen–T+R Remscheid	46BB	74,2	4,3			4,3
T+R-Anlage Remscheid–AS Remscheid	46BB	42,7	2,9	2,9	2,9	
Blombachtal (L 419)–AS Wuppertal/Langerfeld (m)	46BB	168,0	5,5			5,5
DEK-Brücke (m)–AK Münster-S (o)	46BB	24,9	3,7			0,6
AK Münster-S–AS Münster-N	46BB	66,1	10,8	9,9		0,9

noch Tabelle 38

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube-ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
A 2; Oberhausen–Berlin						
ö AK Kamen–AS Hamm	46BB	83,9	8,9			8,9
A 3; Passau–Arnheim						
AS Köln/Dellbrück–AS Köln/Mülheim (m)	48BB	75,6	2,3			2,3
A 4; Aachen–Görlitz						
AS Düren–AS Kerpen (Anteil Bund o. RWE-Power)	46BB	84,2	17,8			17,8
A 40; Venlo–Dortmund						
AK Dortmund-W (A 45)–AS Dortmund (L 660) (wird als B 1 gebaut)	46BB	98,9	4,5			4,5
w Gelsenkirchen-S–ö Gelsenkirchen-S	46BB	27,5	1,2			1,2
ö Gelsenkirchen-S–w AS Bochum/Stahlhausen	46BB	52,1	3,1			3,1
w AS Bochum/Stahlhausen–ö AS Bochum/ Stahlhausen	46BB	99,3	2,5			2,5
A 57; Köln–Goch						
AK Neuss-S (m)–AS Neuss/Norf	46BB	27,7	3,4			3,4
AK Neuss-W–AK Kaarst (m)	46BB	66,8	5,9			5,9
A 59; Bonn–Dinslaken						
AS Duisburg/Hochfeld–AK Duisburg/Duissern	46BB	65,2	2,3			2,3
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
2 VKE sechsstreifig					**6,4**	
– davon vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig		**42,7**		**2,9**	**2,9**	
– im Bau						
15 VKE sechsstreifig						**66,8**
1 VKE achtstreifig						**2,3**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 1						
Salzkotten (L776)–w Paderborn (L 756)	24BK	12,5	3,5			3,5
B 54						
w OU Steinfurt–ö Ochtrup (B 70)	02KK	21,4	5,2	5,2	5,2	

noch Tabelle 38

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 56						
L 410–n Gangelt	02KK	18,3	4,4			4,4
B 62						
Siegtalbrücke (A 45)–Mudersbacher Kreisel	02KK	76,7	3,1			3,1
B 67						
Rhede–Borken	02KK	30,8	9,7	9,7	9,7	
Insgesamt						
– **für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt**						
2 VKE zweistreifig		**52,2**		**14,9**	**14,9**	
– **im Bau**						
2 VKE zweistreifig						**7,5**
1 VKE vierstreifig						**3,5**
Ortsumgehungen						
B 8						
OU Düsseldorf/Wittlaer 1. BA (A 524-Froschenteich)	04KK	13,5	1,4			1,4
B 57						
OU Baesweiler (L 240n–K 27–B 56)	02KK	19,8	7,3			7,3
B 58						
OU Wesel-Büderich	02KK	22,3	4,3			4,3
B 70						
OU Wettringen	02KK	19,9	6,8			6,8
B 221						
OU Arsbeck	02KK	11,7	4,1	4,1	4,1	
OU Wildenrath	02KK	4,9	1,8			1,8
B 226						
Verlegung bei Wetter (Ruhrbrücke)	02KK	31,2	0,9			0,9
B 238						
OU Kalletal/Langenholzhausen	02KK	6,8	2,2			2,2
B 399						
OU Gey	02KK	7,4	2,4	2,4	2,4	

noch Tabelle 38

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube-ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
B 480						
OU Olsberg	02KK	27,7	3,8	3,8	3,8	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
3 VKE zweistreifig		**46,8**		**10,3**	**10,3**	
– im Bau						
6 VKE zweistreifig						**23,3**
1 VKE vierstreifig						**1,4**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

C.11.11 Rheinland-Pfalz

Der vierstreifige Ausbau der B 50 zwischen Autobahnkreuz A 1/A 60 bei Wittlich und A 61 AS Rheinböllen stellt eines der bedeutendsten Straßenbauprojekte in Rheinland-Pfalz dar. Dieser Streckenabschnitt ist Teil der großräumigen europäischen West-Ost-Achse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und Südwestdeutschland verbindet.

Mit dem im Berichtsjahr 2010 durchgeführten Bau des Abschnittes der B50 zwischen dem Autobahnkreuz A 1/ A 60 bei Wittlich bis nach Longkamp, einschließlich Hochmoselübergang, wurde ein wichtiger Baustein der europäischen West-Ost-Achse für die Verkehrsinfrastruktur in der Eifel und im Hunsrück umgesetzt.

Im November 2011 wird nach 6 Jahren Bauzeit die Freigabe für den durchgängig vierstreifigen Verkehr vom Flughafen Frankfurt-Hahn bis Simmern erfolgen.

Es werden rund 21 Kilometer Bundesstraße vierstreifig ausgebaut, einhergehend mit einer Million Kubikmeter Erdbewegung und 300 000 Tonnen Asphalteinbau. Die Gesamtkosten für diesen Abschnitt belaufen sich auf rund 90 Millionen Euro.

Mit der Gesamtfertigstellung des 4-streifigen Ausbaus von der A 61 AS Rheinböllen zum Flughafen Frankfurt-Hahn im Jahr 2011 wird dem hier ständig wachsenden Verkehrsaufkommen Rechnung getragen.

Bis zu 28 000 Kfz/24h werden laut Prognose im Jahr 2015 diese Verbindung im Zuge der B 50 nutzen.

Es entstehen weitere Impulse für eine deutliche Steigerung der Standortqualität und damit Perspektiven für mehr Beschäftigung in diesen Regionen.

Tabelle 39

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
Rengen (L 46)–Gerolstein (B 410n/L 67)	04KB	50,3	3,5			3,5
Gerolstein (B 410n/L 67)–Kelberg (B 410)	04KB	34,6	2,6			2,6
Insgesamt						
– im Bau						
2 VKE vierstreifig						**6,1**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 60; St.Vith–Rüsselsheim						
AS Hechtsheim-W–AS Mainz/Laubenheim	46BB	142,1	4,9	2,3		2,6
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**2,6**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 10						
AS B 270–AS Haseneck	24KK	17,8	1,8			0,7
Walmersbach–Hinterweidenthal	24KK	34,8	3,8			2,5
B 50						
A 1/A 60–B 50 alt (Platten)	04KK	62,0	5,3			5,3
B 50 alt (Platten)–Zubringer B 53 neu	04KK	182,0	5,9			5,9
Zubringer B 53 neu–Zubringer B 50 alt (Longkamp)	04KK	88,9	13,8			13,8
Nieder Kostenz–Kauerhof	24KK	40,1	7,5			7,5
B 266						
Bad Neuenahr (A 573)–Bad Neuenahr-O	04KK	47,4	1,8			1,8
Insgesamt						
– im Bau						
7 VKE vierstreifig						**37,5**

noch Tabelle 39

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Ortsumgehungen						
B 48						
OU Enkenbach/Alsenborn	02KK	5,8	0,7			0,7
B 255						
OU Niederahr-Ettinghausen–Hahner Kreuz	02KK	38,1	6,0			6,0
B 256						
OU Rengsdorf	02KK	44,4	4,2			4,2
OU Kruft	02KK	14,3	3,5			3,5
B 260						
OU Dausenau	02KK	8,2	1,0			1,0
Insgesamt						
– im Bau						
5 VKE zweistreifig						**15,4**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

C.11.12 Saarland

Im Berichtsjahr 2010 befanden sich im Saarland die in Tabelle 40 genannten Verkehrseinheiten im Bau.

Die geplanten und bereits fertig gestellten Maßnahmen sind in der Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahre 2010“ in Kapitel C.11.17 dargestellt.

Tabelle 40

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Saarland
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 269						
BGr F/D–AS Ensdorf (A 620)	02KK	51,1	9,0	6,0		3,0
B 423						
Verlegung in Blieskastel	02KK	4,9	0,8			0,8
Insgesamt						
– im Bau						
2 VKE zweistreifig						**3,8**

[1] aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

C.11.13 Sachsen

Der Neubau der B 178 zwischen der Autobahn A 4 bei Weißenberg und der Bundesgrenze Deutschland/Polen östlich Zittau hat als eine für die Region am Dreiländereck unverzichtbare verkehrliche Infrastrukturmaßnahme eine hohe Priorität, da im östlichen Teil Sachsens momentan keine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung existiert. Darüber hinaus soll mit dem Neubau der B 178 eine direkte Verbindung zwischen dem deutschen Autobahnnetz und der Europastraße (E) 442 in Tschechien über Polen hergestellt werden. Abschnitte der B 178 wurden aus dem Operationellen Programm (OP) Verkehr EFRE Bund 2000 bis 2006 gefördert bzw. sind für eine Förderung im Rahmen des OP Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013 vorgesehen.

Nach Fertigstellung des 5,9 km langen Bauabschnittes 3.1 von südlich Löbau bis Obercunnersdorf am 22.Oktober 2010, in den der Bund rund 32 Mio. Euro investiert hat, ist etwa die Hälfte der neuen B 178 (21 von 43 km) unter Verkehr.

Am selben Tag erfolgte auch der Baubeginn für den 10,2 km langen Abschnitt zwischen Obercunnersdorf bis Niederoderwitz mit Kosten in Höhe von rund 46 Mio. Euro. Die Fertigstellung dieses Abschnittes ist für 2013 geplant.

Tabelle 41

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 72; Bayerisches Vogtland–Leipzig						
AS Niederfrohna–AS Rathendorf (B 175); BA 2	04KB	119,5	12,2			12,2
AS Rathendorf (B 175)–AS Frohburg (B 7n), BA 3.1	04KB	85,0	14,5			14,5
AS Frohburg (B 7n)–AS Borna-S (B 95), BA 3.2	04KB	65,7	6,0			6,0
Insgesamt						
– im Bau						
3 VKE vierstreifig						**32,7**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 4; Aachen–Görlitz						
AS Hohenstein/Ernstthal (o)–AS Limbach/Oberfrohna	46KB	68,5	11,2	11,2	11,2 (2. Fb)	
A 14, Dresden–Schwerin						
AS Leipzig-O–Leipzig-Messegelände	46KB	71,9	7,2			7,2
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE sechsstreifig				**11,2**	**11,2 2. Fb**	
– im Bau						
1 VKE sechsstreifig						**7,2**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 169						
B 6–Riesa; BA 2	04KK	20,8	5,0			5,0
B 174						
Verlegung Gornau–Chemnitz	04KB	34,6	4,7			4,7
B 178						
Obercunnersdorf–s Löbau; BA 3.1	02KK	31,5	5,9	5,9	5,9	
Niederoderwitz–Obercunnersdorf; BA 3.2	02KK	46,1	10,2			10,2

noch Tabelle 41

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**31,5**		**5,9**	**5,9**	
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**10,2**
2 VKE vierstreifig						**9,7**
Ortsumgehungen						
B 96						
Westtangente Bautzen	02KK	30,6	3,6			3,6
B 98						
OU Bischofswerda, BA 1 und BA 2	02KK	19,7	6,6	3,1 (BA 1)	3,1 (BA 1)	3,5
Teil-OU Großenhain	02KK	10,0	5,4			5,4
B 101						
OU Markersbach	02KK	22,6	1,7			1,7
B 107						
OU Grimma	02KK	25,8	10,4	5,3		
B 169						
OU Stützengrün/Hundshübel	02KK	10,3	3,0			3,0
B 173						
OU Kesselsdorf; BA 3	02KK	10,8	3,4			3,4
OU Flöha	02KK	37,8	5,8			4,2
B 175						
/B 180 OU Waldenburg; BA 1 (w Waldenburg)	02KK	10,1	1,5			1,5
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben						
1 VKE zweistreifig					**3,1**	
– im Bau						
8 VKE zweistreifig						**26,3**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

C.11.14 Sachsen-Anhalt

Die im Berichtsjahr 2010 herausragende Maßnahme umfasst den vierstreifigen Neubau zwischen Bad Harzburg (A 395) und Bernburg (A 14) sowie die östliche dreistreifige Weiter-führung (B 6n-Verlängerung) bis zur A 9 südlich von Dessau mit wechselweisen Überholstreifen.

Die B 6n verbindet mit einer Länge von rund 87 km zwischen Bad Harzburg (A 395) und Bernburg (A 14) die Oberzentren Hannover/Braunschweig mit Halle/Leipzig. Bis auf den letzten Bauabschnitt von Ilberstedt bis Bernburg, der im Dezember 2011 fertig gestellt werden soll, ist diese Strecke komplett unter Verkehr. Die Gesamtkosten dieser Strecke liegen bei rund 520 Mio. Euro. Rund 40 Prozent davon wurden von der Europäischen Gemeinschaft aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE 2000–2006) mitfinanziert.

Mit dem Baubeginn der Ortsumgehung Bernburg im Mai 2010 wurde nunmehr auch die rund 40 km lange Weiterführung bis zur A 9 südlich Dessau (B 6n-Verlängerung) in Angriff genommen, für die eine Förderung aus dem EFRE-Bundesprogramm 2007 bis 2013 geplant ist. Mit der B 6n-Verlängerung wird eine großräumige West-Ost-Verbindung zwischen den Metropolregionen Hannover/Braunschweig/Göttingen und dem Sachsendreieck mit Anschluss an die A 9 in Höhe des ehemaligen Chemiedreiecks Bitterfeld–Dessau–Wittenberg (heute „Solar Valley“) geschaffen.

Die Kosten für die 7,3 km lange Ortsumgehung Bernburg belaufen sich auf rund 78 Mio. Euro. Besonderheiten in diesem Abschnitt sind die Saalebrücke und drei Flutbrücken. Der Bau dieser Ortsumgehung ist eine Grundvoraussetzung für die Weiterentwicklung der Stadt Bernburg. Durch die Verlagerung von Anteilen des Verkehrs auf die neue Trasse am Rand der Stadt ergibt sich eine erhebliche Entlastung der innerstädtischen Hauptnetzstraßen, insbesondere im Bereich der Talstadt und der Saalequerung. Ein erster Teilabschnitt bis zur L 65 soll im Dezember 2011 für den Verkehr freigegeben werden.

Tabelle 42

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 71; Schweinfurt–Sangerhausen						
LGr. TH/ST–AD Südharz (A 38)	04KB	51,1	4,9			4,9
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE vierstreifig						**4,9**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 6n						
AS Ilberstedt–AS Bernburg; BA 13.3	04KB	45,2[2]	3,5			3,5
B 81						
Egeln-N–B 246 a	24KK	17,3	5,4			5,4
B 184						
Dessau–Roßlau (ohne Elbebrücke)	24KK	25,4	2,1	2,1	2,1	

noch Tabelle 42

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**25,4**		**2,1**	**2,1**	
– im Bau						
2 VKE vierstreifig						**8,9**
Ortsumgehungen						
B 2						
OU Wittenberg-O	02KK	1,6	0,7			0,7
B 6n						
OU Bernburg	02KK	77,8	7,3			7,3
B 176						
OU Weißenfels-N	02KK	4,6	2,6			2,6
B 188						
OU Oebisfelde, BA 1	02KK	10,4	3,8	3,8	3,8	
B 246a						
OU Schönebeck; Elbebrücke	02KK	39,5	2,7			2,7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**10,4**		**3,8**	**3,8**	
– im Bau						
4 VKE zweistreifig						**13,3**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.
2 mit Kosten für den Umbau der AS Bernburg.

C.11.15 Schleswig-Holstein

Zwischen den Anschlussstellen Itzehoe/Süd und Itzehoe/Nord an der A 23 wird ein ca. 7,5 Kilometer langer dreistreifiger Streckenabschnitt der Bundesstraße B 5/B 204 zu einem vierstreifigen Bundesautobahnquerschnitt der A 23 ausgebaut. Die Gesamtkosten betragen hierfür insgesamt rund 140 Mio. Euro einschließlich des Ersatzneubaus der Störbrücke. Die Finanzierung erfolgt auch mit Hilfe von Finanzmitteln der Konjunkturpakete I und II des Bundes.

Der Ausbau ist verbunden mit einem Ersatzneubau der alten und einer zusätzlichen Störbrücke über die Bundeswasserstraße Stör. Des Weiteren werden nördlich und südlich des Brückenabschnitts ein Nord- und ein Südabschnitt jeweils 4-vierstreifig ausgebaut. Mit der Gesamtfertigstellung voraussichtlich im Herbst 2015 wird der verkehrliche Engpass behoben werden, der insbesondere infolge von Verkehrsspitzen wie an Wochenenden und zu Ferienzeiten zu beobachten ist.

Die A 23 ist Teil der internationalen Verkehrsader zwischen Dänemark und den südlich von Schleswig-Holstein gelegenen Bundesländern. Außerdem hat sie eine großräumige Verbindungsfunktion als „Westküstenachse“ zwischen Hamburg und dem Mittelzentrum Heide/Dithmarschen. Ihre verkehrliche Wirkung erreicht die A 23 durch ihre Verknüpfung mit der Bundesautobahn A 7 am Autobahndreieck Hamburg/Nordwest sowie diversen Bundesstraßen und dem nachgeordneten Straßennetz.

Der Feierliche Straßenbaubeginn erfolgte am 31. August 2009. Die Gesamtfertigstellung der Brücken- und Straßenbauarbeiten ist für Herbst 2015 vorgesehen. Der Bau erfolgt in zahlreichen Etappen.

Mit Nachdruck wurde 2010 an der Richtungsfahrbahn Nord des Nordabschnitts gebaut, *so dass dieser im Herbst 2011 für den Verkehr freigegeben werden konnte. Der anschließende Bau der Richtungsfahrbahn Süd des Nordabschnitts soll im Sommer 2013 fertig gestellt werden.*

Die Arbeiten an den Störbrücken im mittleren Abschnitt sollen im Frühjahr 2015 mit der Fertigstellung der zusätzlichen Störbrücke abgeschlossen werden. Die Ersatzbrücke ist seit Juni 2010 unter Verkehr. Sie ersetzt eine aus dem Jahr 1967 stammende Spannbetonbrücke, die wegen geringer verbliebener Restnutzungsdauer dringend ersetzt werden musste. Die beiden Brückenbauwerke (Gesamtlänge jeweils ca. 1 150 m) untergliedern sich in die Vorlandbrücken Süd (ca. 452 m) sowie Nord (ca. 582 m) als einzellige Hohlkastenverbundquerschnitte und die Störquerung als Stabbogenbrücken (Länge je ca. 120 m).

Die Bauwerke im Südabschnitt werden seit August 2009 mit dem Fertigstellungsziel Herbst 2014 errichtet. Die Richtungsfahrbahn Süd des Südabschnitts soll von Frühjahr 2012 bis 2015 in Etappen fertig gestellt werden. Die Richtungsfahrbahn Nord soll ab Herbst 2012 bis zum Gesamtfertigstellungstermin im Herbst 2015 hergestellt werden.

Tabelle 43

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 1; Saarbrücken–Heiligenhafen						
AS Heiligenhafen-M–AS Heiligenhafen-O	24KB	17,5	3,3			3,3
A 21;Stolpe–Kiel						
Wellseedamm–Neumeimersdorf	24KB	9,2	0,9	0,9	0,9	
A 23; Hamburg–Heide						
AS Itzehoe-S–AS Itzehoe-N	24KB	87,2	7,5			7,5

noch Tabelle 43

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE vierstreifig		**9,2**		**0,9**	**0,9**	
– im Bau						
2 VKE vierstreifig						**10,8**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 207						
Lübeck–Pogeez (A 20–Lübeck); 2. BA	02KK	17,9	5,0			5,0
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE zweistreifig						**5,0**
Ortsumgehungen						
B 104						
OU Schlutup; 2. BA	02KK	8,0	2,0			2,0
B 206						
OU Bad Bramstedt	02KK	31,7	8,9	4,8		4,1
Insgesamt						
– im Bau						
2 VKE zweistreifig						**6,1**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.

C.11.16 Thüringen

Die Fertigstellung des Abschnittes zwischen den Anschlussstellen Ronneburg und Schmölln im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 4, Eisenach–Görlitz stellt im Berichtsjahr 2010 eine herausragende Maßnahme dar.

Die A 4 ist sowohl im deutschen als auch im europäischen Verkehrsnetz eine der wichtigsten Verkehrsadern. Diesem Umstand wurde durch die Einordnung als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15 Rechnung getragen, denn hierdurch wurde dieser wichtigen Autobahn eine Vorrangstellung beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zugemessen.

Die A 4 verbindet die mitteldeutschen Zentren mit dem Rhein-Ruhr-Raum bzw. dem Rhein-Main-Gebiet im Westen und den polnischen Industriezentren im Osten und stellt somit eine großräumig bedeutsame West-Ost-Verkehrsverbindung dar.

Im Dezember 2010 erfolgte im Zuge der A 4 die Verkehrsfreigabe für den sechsstreifigen Ausbauabschnitt zwischen den Anschlussstellen Ronneburg und Schmölln. Mit dieser Erweiterung werden Kapazitätsengpässe zwischen dem Autobahnkreuz Hermsdorf (A 4/A 9) und der Landesgrenze Thüringen/Sachsen abgebaut und die Leistungsfähigkeit der A 4 erhöht.

In den 8,9 km langen Ausbauabschnitt wurden rund 88 Mio. Euro investiert. Besonderheit in diesem Abschnitt ist die Sprottetalbrücke, die die A 4 über den Sprottetaleinschnitt und die Kreisstraße 504 überführt.

Mit der Verkehrsfreigabe dieses Abschnittes erfolgte gleichzeitig auch die Eröffnung der Tank- und Rastanlage „Altenburger Land Süd“.

Insgesamt sind von den 168 km der A 4 in Thüringen nunmehr 156 km sechsstreifig erweitert. Die restlichen 12 km zwischen Magdala und Jena-Göschwitz mit dem 3 km langen Jagdbergtunnel befinden sich im Bau. Die Fertigstellung dieses Abschnittes und damit die Gesamtfertigstellung der A 4 soll voraussichtlich Mitte 2013 erfolgen.

Tabelle 44

Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen in Thüringen
Für den Verkehr freigegebene und im Bau befindliche Verkehrseinheiten

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß geltendem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baubeginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
BAB-Neubaustrecken						
A 71; Schweinfurt–Sangerhausen						
AS Sömmerda-O (B 176) (o)–Prov. AS B 85 (o)	04KB	78,8	11,3			11,3
AS Heldrungen–AS Artern (B 86)	04KB	81,7	8,7			8,7
AS Artern–LGr TH/ST	04KB	45,7	4,3			4,3
Insgesamt						
– im Bau						
3 VKE vierstreifig						**24,3**
BAB-Erweiterungsstrecken (auf 6 und mehr Fahrbahnen)						
A 4; Aachen–Görlitz						
ö Magdala–w AS Jena-Göschwitz	46KB	313,4	11,8			11,8
AS Ronneburg–AS Schmölln (LGr. TH/SN)	46KB	88,2	8,9			8,9

noch Tabelle 44

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	Bautyp gemäß gelten-dem BPl	Kosten[1]	Länge	Für den Verkehr freigegeben		Im Bau bis Ende 2010
				von Baube-ginn bis Ende 2010	davon in 2010	
		(Mio. €)	(km)			
1	2	3	4	5	6	7
A 4; ÖPP[2]-Projekt: LGr HE/TH–AS Gotha	46BB	555,0[3]	44,4[4]			
darin enthaltene Bedarfsplanmaßnahmen:						
Werrabrücke–Eisenach-O (B 84)	46KB	—	12,5	12,5	12,5	
Eisenach-O (B 84)–Waltershausen	46KB	—	12,0	12,0	12,0	
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
2 VKE sechsstreifig		**555,0[3]**		**24,5**	**24,5**	
– im Bau						
2 VKE sechsstreifig						**20,7**
Bundesstraßen – Neubau- und Erweiterungsstrecken						
B 243						
A 38 (AS Großwechsungen)–K 4	04KK	19,9	2,8			2,8
Insgesamt						
– im Bau						
1 VKE vierstreifig						**2,8**
Ortsumgehungen						
B 19						
OU Fambach und Wernshausen-Niederschmalkalden	02KK	19,8	3,9			3,9
OU Waldfisch	02KK	5,8	1,6			1,6
OU Gumpelstadt	02KK	6,3	2,3			2,3
B 88						
Bücheloh-Gehren	02KK	21,9	8,3			8,9
B 89						
OU Sonneberg	02KK	23,4	10,1	10,1	0,9	
B 93						
OU Gößnitz m OU Löhmigen	02KK	28,4	5,4			5,4
B 247						
OU Worbis und OU Wintzingerode	02KK	15,6	5,4			5,4

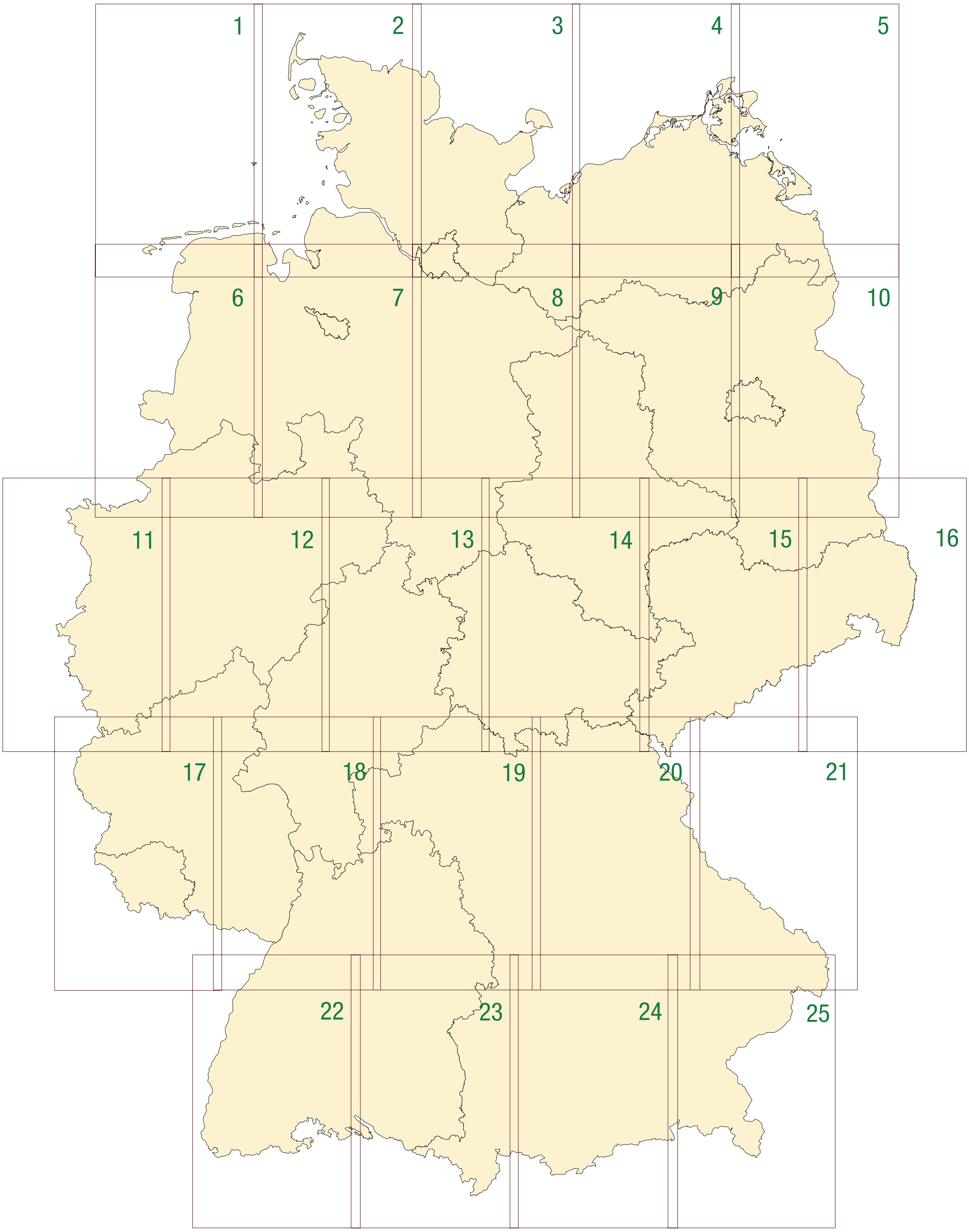
noch Tabelle 44

Straße, Verkehrsweg Bezeichnung der Verkehrseinheit (VKE)	**Bautyp gemäß gelten-dem BPl**	**Kosten**[1]	**Länge**	**Für den Verkehr freigegeben**		**Im Bau bis Ende 2010**
				von Baubeginn bis Ende 2010	**davon in 2010**	
		(Mio. €)	**(km)**			
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Insgesamt						
– für den Verkehr freigegeben und vollständig fertig gestellt						
1 VKE zweistreifig		**23,4**		**10,1**	**0,9**	
– im Bau						
6 VKE zweistreifig						**26,9**

1 aktuelle Bau- und Grunderwerbskosten; Stand: Frühjahr 2011.
2 Maßnahme Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP); Gesamtfinanzierung (Mautweiterleitung und ggf. Anschubfinanzierung/Abzugsbetrag).
3 Kosten enthalten Bau, Erhaltung, Betrieb; Finanzierung durch private Betreiber über 30 Jahre.
4 Konzessionslänge.

C.11.17 Karte „Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2010“

Übersicht Blattschnitte



Legende

Bestehendes Netz

Bauleistungen

Ende 2000 in Verkehr[1)]

In den Jahren 2001 bis 2009 für den Verkehr freigegeben

Im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben

Ende des Berichtsjahres in Bau

1) unter Einschluss der in den Bundesländern bis zum Ende des Berichtsjahres vollzogenen bekannten Widmungen (Auf-, Ab- und Umstufungen)

Große Ingenieurbauwerke

1 Brücke
1 Tunnel
1 Trog
1 Lärmschutz

Autobahnmeistereien

Chemnitz (E)
Gallinchen (N)

Nebenbetriebe

T Hollenstedt (E)
R Fläming (N)

N = Neubau, E = Ersatzneubau, Erneuerung/Erweiterung) T = Tankstelle R = Raststätte
K = Kiosk/Kleinraststätte M = Motel

1 = Nummerierung entspricht den Tabellen "Große Ingenieurbauwerke" / "Nebenbetriebe" des Verkehrsinvestitionsberichts 2011

Streifigkeiten

Bundesautobahnen (Nummer der BAB 1)

In Verkehr

Neubau [1)]
- 1. Fahrbahn
- 4 streifig
- 6 streifig
- 8 streifig und mehrstreifig
- Bau der 2. Fahrbahn als Ergänzung zur 1. Fahrbahn einer Autobahn
- Bau der 2. Fahrbahn mit gleichzeitiger Aufstufung der 1. Fahrbahn (bisher Bundesstraße) zur Autobahn

Erweiterung [1)]
- Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen
- Erweiterung von 4 auf 8 Fahrstreifen
- Erweiterung von 6 auf 8 Fahrstreifen

Bundesstraßen (Nummer der BStr. 1)

In Verkehr

Neubau [1)]
- 2 streifig
- 4 streifig

Erweiterung [1)]
- von 2 auf 4 Fahrstreifen
- Netzergänzung im nachgeordneten Netz

1) Einfärbung: siehe Definition der Bauleistungen und Dringlichkeiten

Bedarfsplan für die Bundesstraßen[1)]

Vordringlicher Bedarf

Laufende und fest disponierte Vorhaben

Neue Vorhaben

... mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB [2)]

Weiterer Bedarf

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

übrige Vorhaben

... sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag [3)]

... mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko [3)]

1) gem. 5. FStrAbÄndG vom 4. Oktober 2004
2) Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs.
3) Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Weiteren Bedarfs.

Bundesgrenze

Landesgrenze

Flüsse (Gewässer)

Wohnplätze

über 25.000 Einwohner

bis 25.000 Einwohner

Wahlkreis

45 Wahlkreis-Nr.

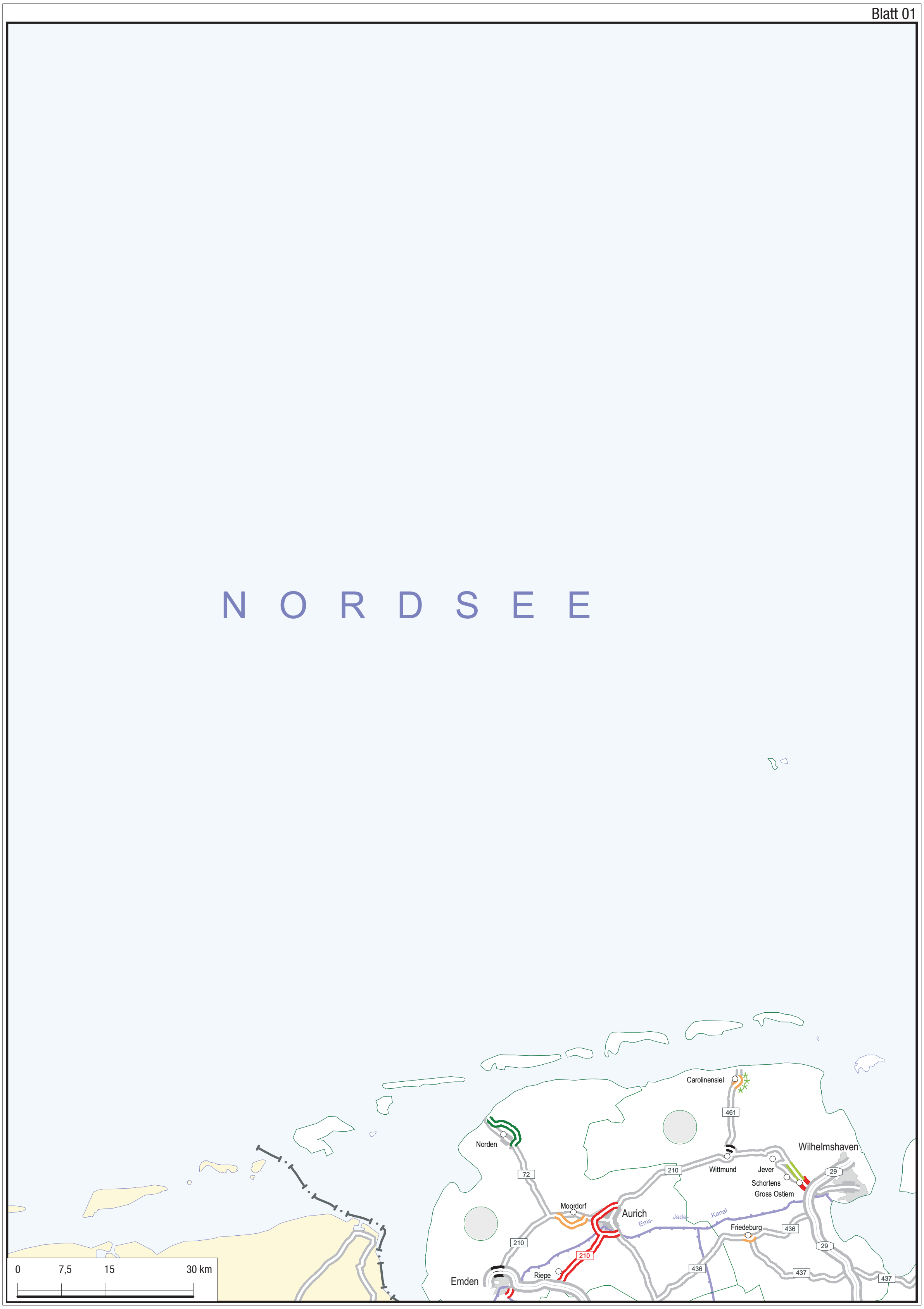
0 7,5 15 30 km

Fernstraßen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland

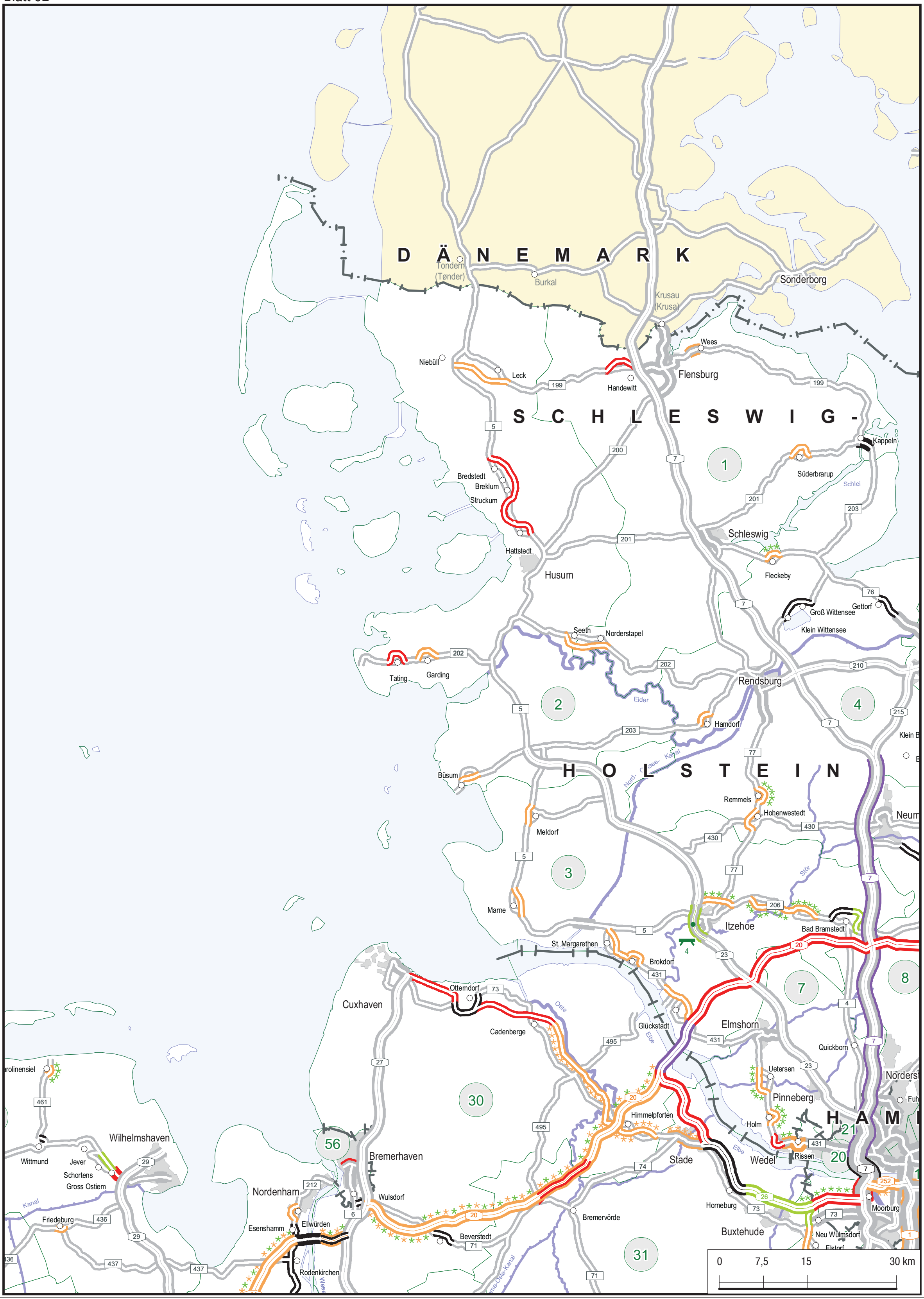
Linienführung und Darstellung entsprechend der Karte "Bundesfernstraßen in Deutschland" Stand 1. Januar 2009

Autobahnen

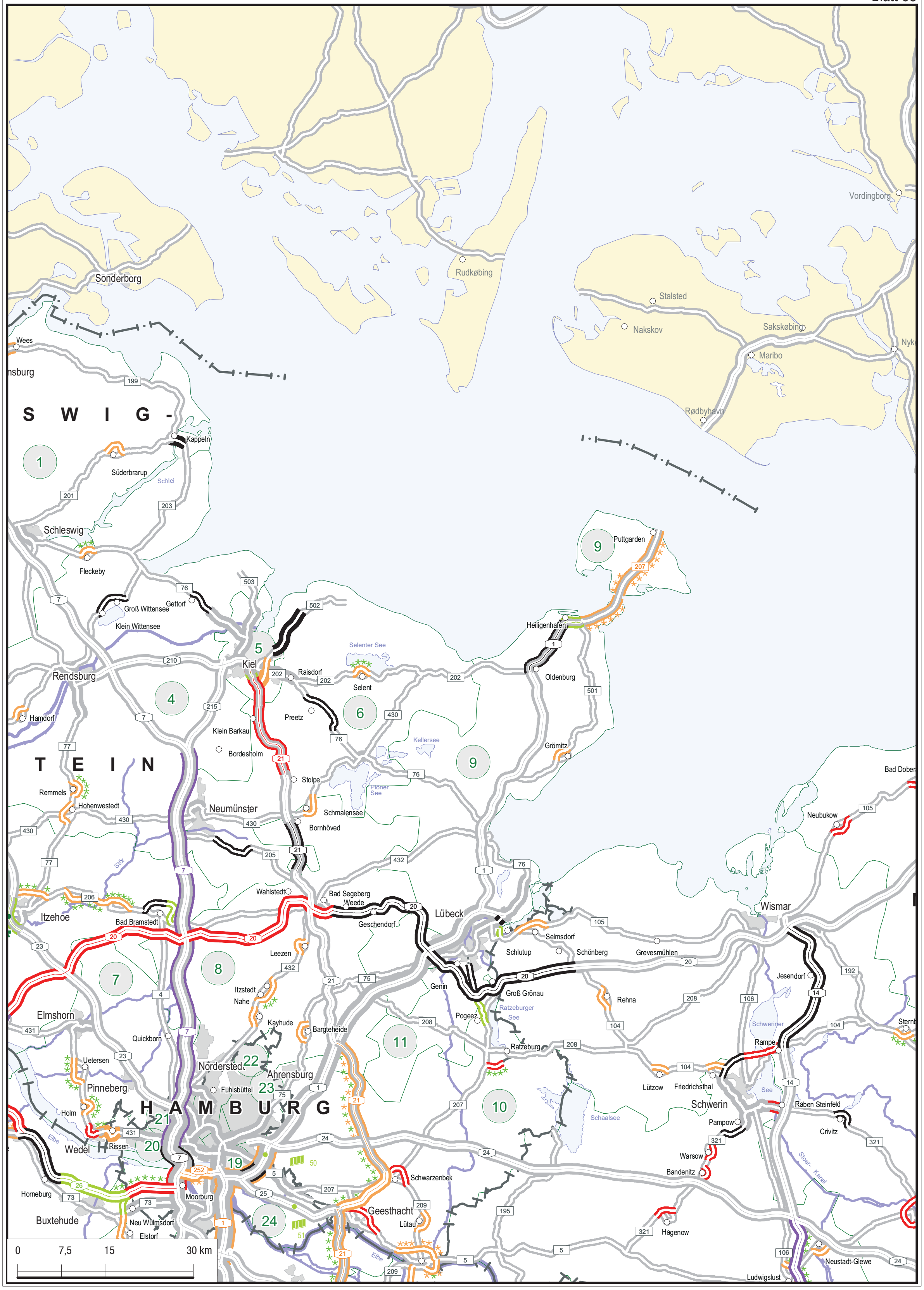
Fernstraßen


Blatt 01
N O R D S E E
Carolinensiel
461
Norden
72
Wittmund
210
Wilhelmshaven
Jever
Schortens
Gross Ostiem
29
Moordorf
Aurich
Ems-
Jade-
Kanal
Friedeburg
436
210
210
436
437
Emden
Riepe
437
0
7,5
15
30 km

Blatt 02

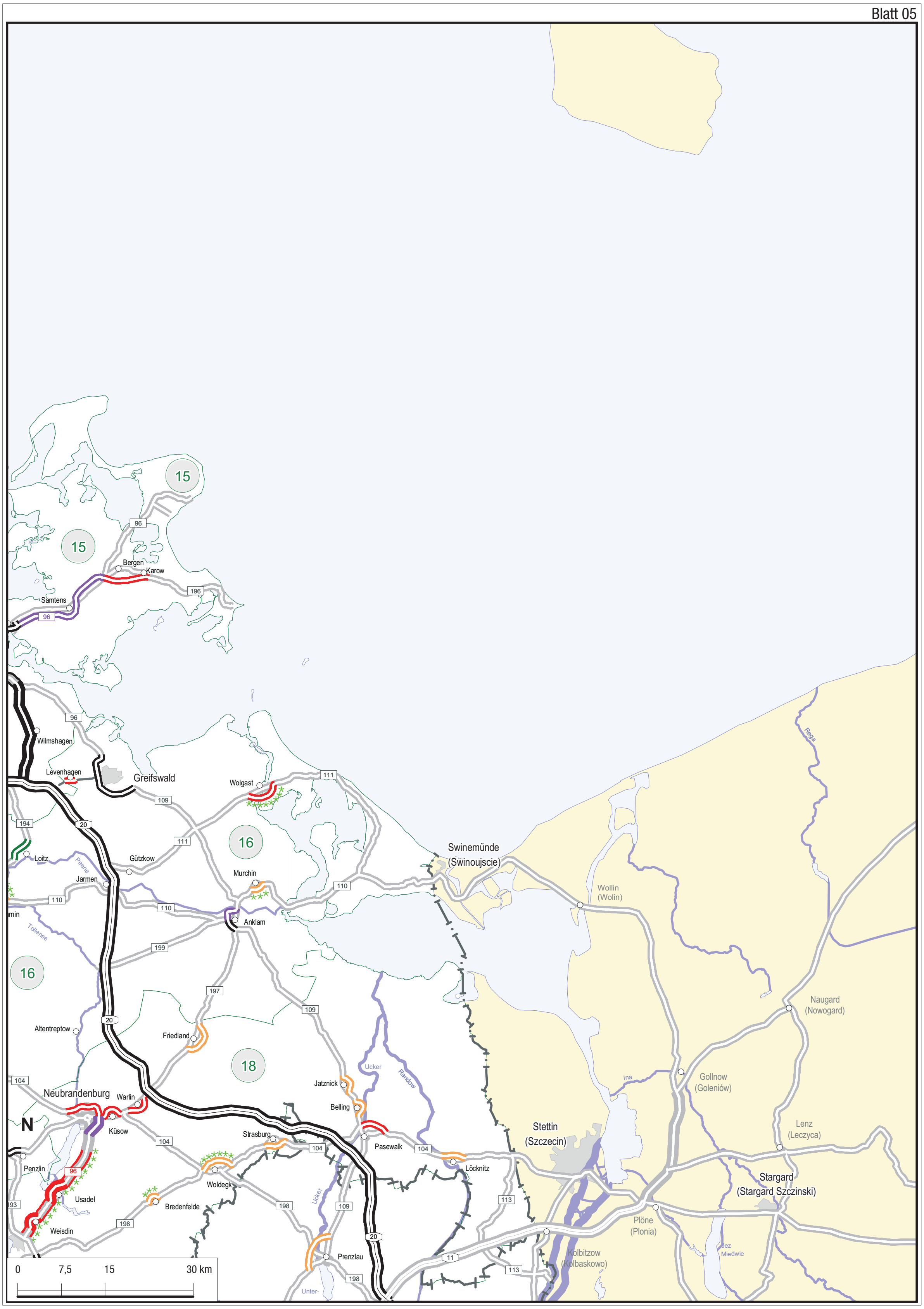

D Ä N E M A R K
Tondern
(Tønder)
Burkal
Krusau
(Kruså)
Sonderborg
S C H L E S W I G -
H O L S T E I N
Niebüll
Leck
Handewitt
Flensburg
Wees
Kappeln
Süderbrarup
Schlei
Bredstedt
Breklum
Struckum
Hattstedt
Husum
Schleswig
Fleckeby
Groß Wittensee
Gettorf
Klein Wittensee
Seeth
Norderstapel
Tating
Garding
Eider
Rendsburg
Hamdorf
Büsum
Nord-Ostsee-Kanal
Remmels
Hohenwestedt
Meldorf
Marne
Itzehoe
Bad Bramstedt
St. Margarethen
Brokdorf
Stör
Cuxhaven
Otterndorf
Cadenberge
Glückstadt
Elmshorn
Quickborn
Uetersen
Pinneberg
Himmelpforten
Holm
Wedel
Rissen
Stade
Elbe
Oste
Wilhelmshaven
Wittmund
Jever
Schortens
Gross Ostiem
Friedeburg
Bremerhaven
Nordenham
Wulsdorf
Ellwürden
Esenshamm
Rodenkirchen
Beverstedt
Bremervörde
Horneburg
Buxtehude
Neu Wulmsdorf
Moorburg
Norderst
H A M
1
2
3
4
7
8
20
21
30
31
56
0
7,5
15
30 km

Blatt 03

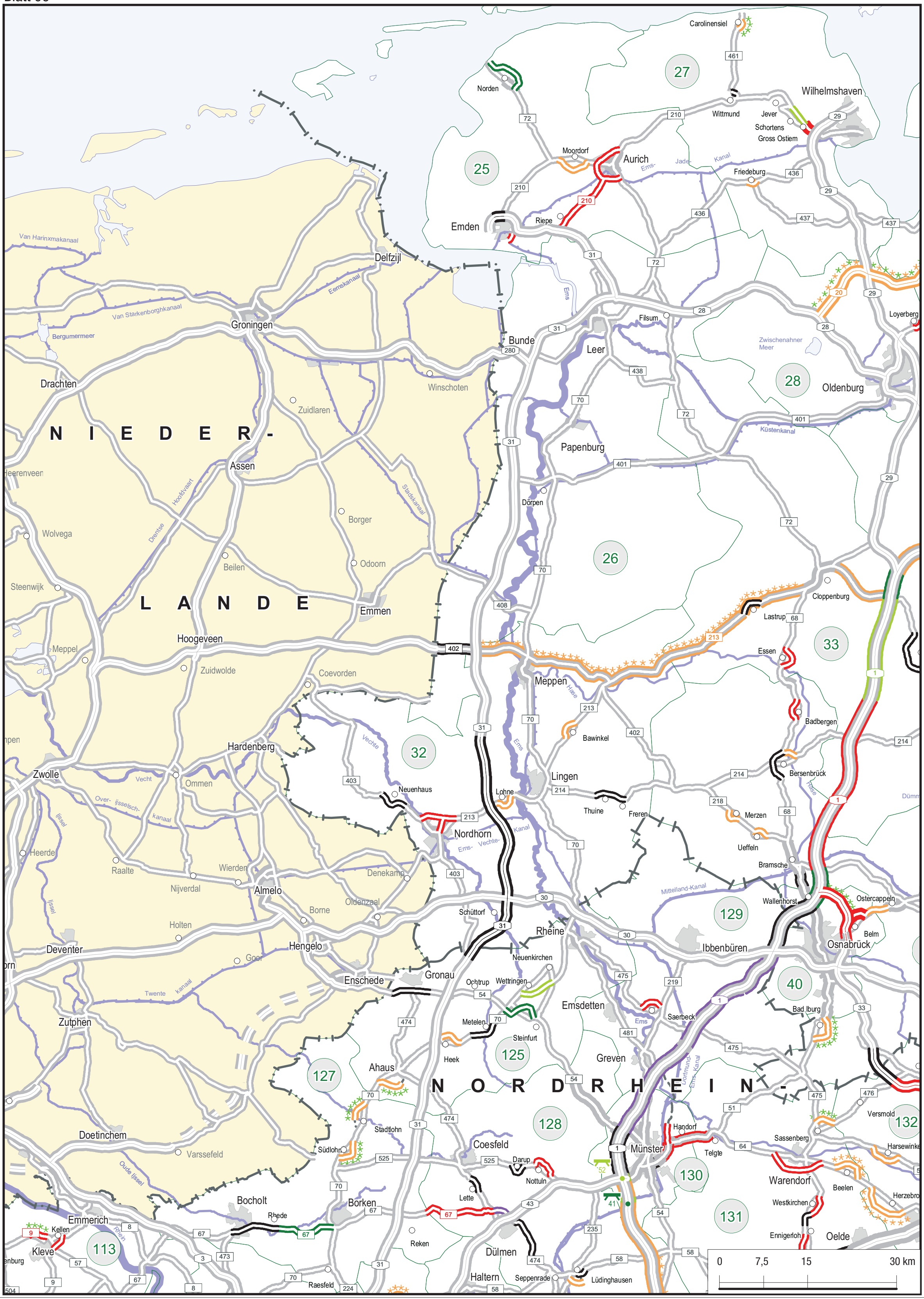


Sonderborg
Rudkøbing
Stalsted
Nakskov
Sakskøbing
Maribo
Rødbyhavn
Vordingborg
Wees
S W I G -
T E I N
Kappeln
Süderbrarup
Schlei
Schleswig
Fleckeby
Groß Wittensee
Gettorf
Klein Wittensee
Rendsburg
Hamdorf
Kiel
Raisdorf
Selenter See
Selent
Preetz
Klein Barkau
Bordesholm
Stolpe
Plöner See
Kellersee
Schmalensee
Bornhöved
Neumünster
Remmels
Hohenwestedt
Puttgarden
Heiligenhafen
Oldenburg
Grömitz
Itzehoe
Bad Bramstedt
Wahlstedt
Bad Segeberg
Weede
Geschendorf
Lübeck
Leezen
Itzstedt
Nahe
Kayhude
Bargteheide
Elmshorn
Quickborn
Uetersen
Pinneberg
Holm
Wedel
Rissen
Norderstedt
Ahrensburg
Fuhlsbüttel
H A M B U R G
Moorburg
Horneburg
Buxtehude
Neu Wulmsdorf
Elstorf
Elbe
Schwarzenbek
Geesthacht
Lütau
Selmsdorf
Schlutup
Schönberg
Grevesmühlen
Genin
Groß Grönau
Pogeez
Ratzeburger See
Ratzeburg
Rehna
Schaalsee
Wismar
Neubukow
Bad Doberan
Jesendorf
Schweriner See
Rampe
Lützow
Friedrichsthal
Schwerin
Raben Steinfeld
Pampow
Crivitz
Warsow
Bandenitz
Hagenow
Ludwigslust
Neustadt-Glewe
Sternberg
0 7,5 15 30 km


Blatt 04
OSTSEE
MECKLENBURG-VORPOMMERN
Vordingborg
Stage
Sakskøbing
Maribo
Nykøbing
Gedser
Stralsund
Greifswald
Rostock
Wismar
Schwerin
Güstrow
Neubrandenburg
Neustrelitz
Ribnitz-Damgarten
Bad Doberan
Bergen
Karow
Samtens
Altefähr
Grimmen
Demmin
Waren
Parchim
Plau
Teterow
Malchin
Stavenhagen
Altentreptow
Friedland
Penzlin
Usadel
Weisdin
Bredenfelde
Woldegk
Gützkow
Jarmen
Loitz
Dargun
Gnoien
Tessin
Sanitz
Tribsees
Bad Sülze
Bentwisch
Rövershagen
Neubukow
Bützow
Sternberg
Goldberg
Crivitz
Raben Steinfeld
Rampe
Jesendorf
Pampow
Neustadt-Glewe
Ludwigslust
Wilmshagen
Levenhagen
Warlin
Küsow
Müritz
Plauer See
Kölpinsee
Malchiner See
Kummerower See
Schweriner See
0 7,5 15 30 km

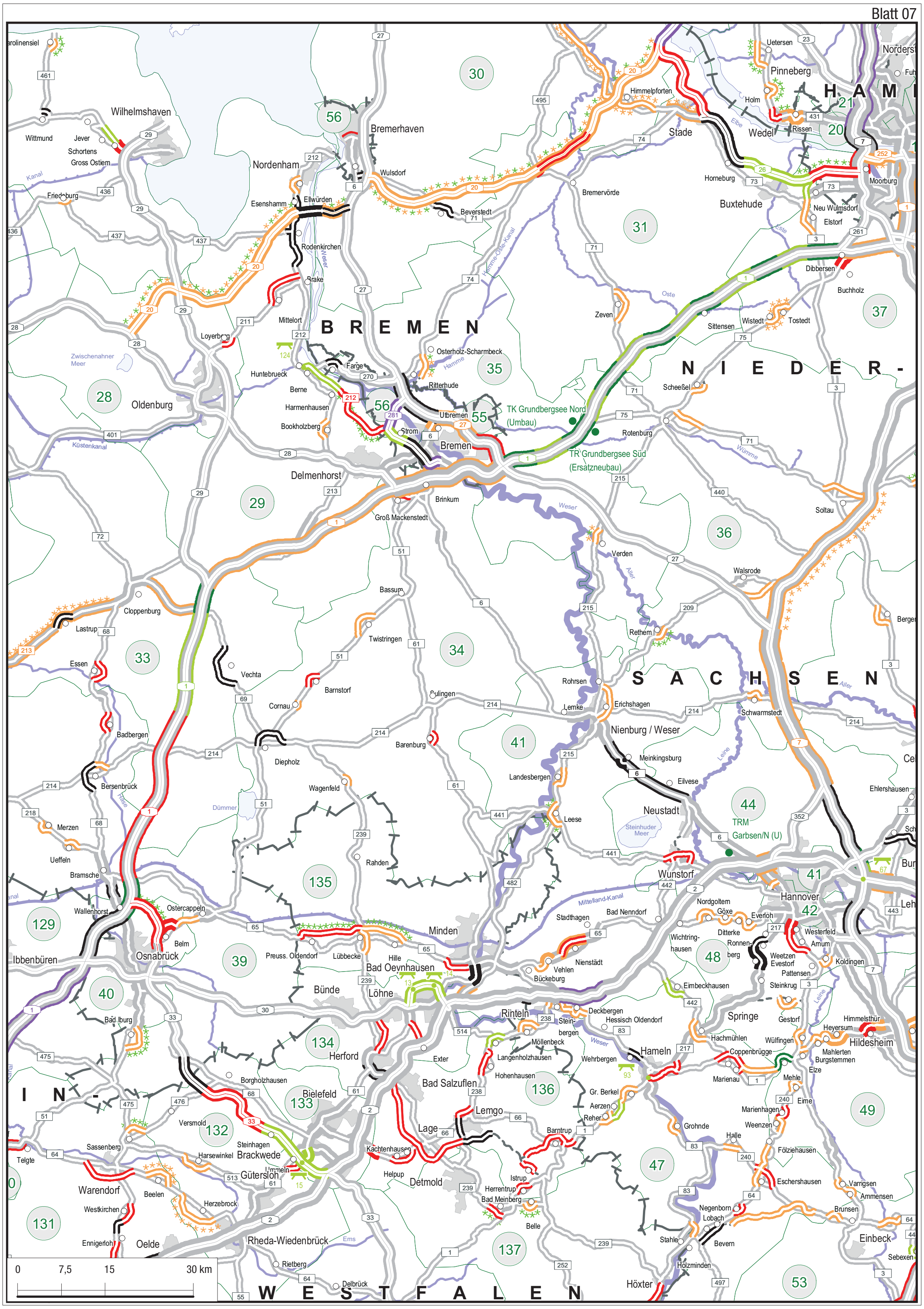

Blatt 05
Swinemünde
(Swinoujscie)
Wollin
(Wolin)
Naugard
(Nowogard)
Gollnow
(Goleniów)
Lenz
(Leczyca)
Stettin
(Szczecin)
Stargard
(Stargard Szczinski)
Plöne
(Plonia)
Kolbitzow
(Kolbaskowo)
Greifswald
Wolgast
Bergen
Karow
Samtens
Wilmshagen
Levenhagen
Loitz
Gützkow
Jarmen
Murchin
Anklam
Altentreptow
Friedland
Neubrandenburg
Warlin
Küsow
Penzlin
Usadel
Weisdin
Bredenfelde
Woldegk
Strasburg
Jatznick
Belling
Pasewalk
Löcknitz
Prenzlau
15
16
18
N
0 7,5 15 30 km

Blatt 06

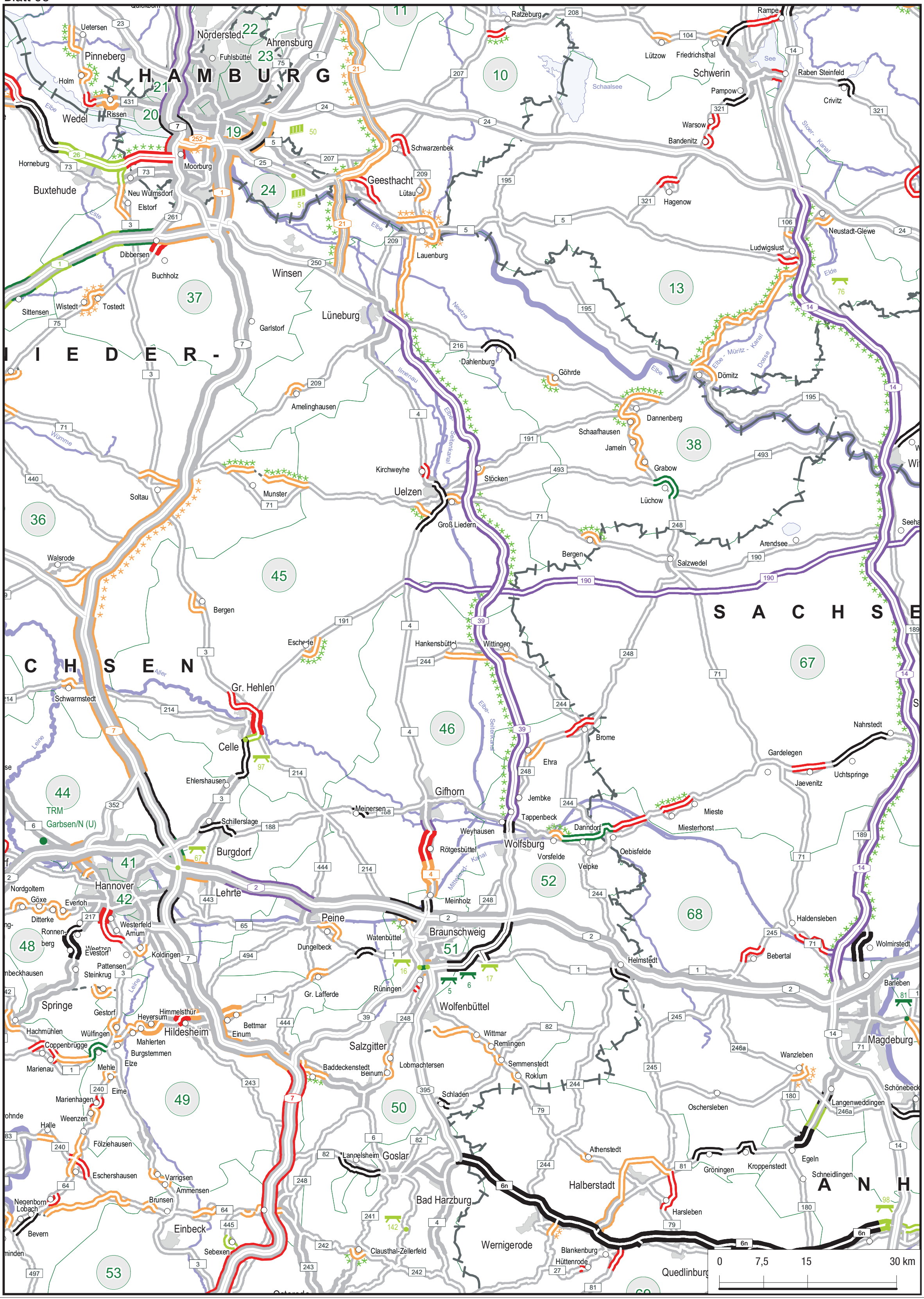


Carolinensiel
27
Wilhelmshaven
Norden
Wittmund
Jever
Schortens
Gross Ostiem
Moordorf
Aurich
25
Friedeburg
Emden
Riepe
Delfzijl
Van Harinxmakanaal
Van Starkenborghkanaal
Eemskanaal
Groningen
Bergumermeer
Drachten
Bunde
Leer
Filsum
Loyerberg
Zwischenahner Meer
28
Oldenburg
Küstenkanal
Winschoten
Zuidlaren
N I E D E R -
Assen
Heerenveen
Papenburg
Dörpen
Borger
Wolvega
26
Beilen
Odoorn
Steenwijk
L A N D E
Emmen
Cloppenburg
Lastrup
Hoogeveen
Meppel
Zuidwolde
Coevorden
Essen
33
Meppen
Bawinkel
Badbergen
Hardenberg
32
Zwolle
Ommen
Neuenhaus
Lohne
Lingen
Bersenbrück
Thuine
Freren
Merzen
Nordhorn
Uffeln
Bramsche
Heerde
Raalte
Wierden
Denekamp
Nijverdal
Almelo
Mittelland-Kanal
129
Wallenhorst
Ostercappeln
Borne
Oldenzaal
Schüttorf
Holten
Rheine
Belm
Osnabrück
Deventer
Hengelo
Ibbenbüren
Neuenkirchen
Enschede
Gronau
Ochtrup
Wettringen
40
Emsdetten
Saerbeck
Bad Iburg
Zutphen
Metelen
Steinfurt
Heek
125
Greven
127
Ahaus
N O R D R H E I N -
Versmold
132
Stadtlohn
128
Doetinchem
Varsseveld
Südlohn
Coesfeld
Handorf
Münster
Telgte
Sassenberg
Harsewinkel
Darup
Nottuln
130
Warendorf
Beelen
Bocholt
Rhede
Borken
Lette
Westkirchen
Emmerich
Kellen
131
Kleve
113
Reken
Ennigerloh
Oelde
Dülmen
Haltern
Seppenrade
Lüdinghausen
Raesfeld
0
7,5
15
30 km

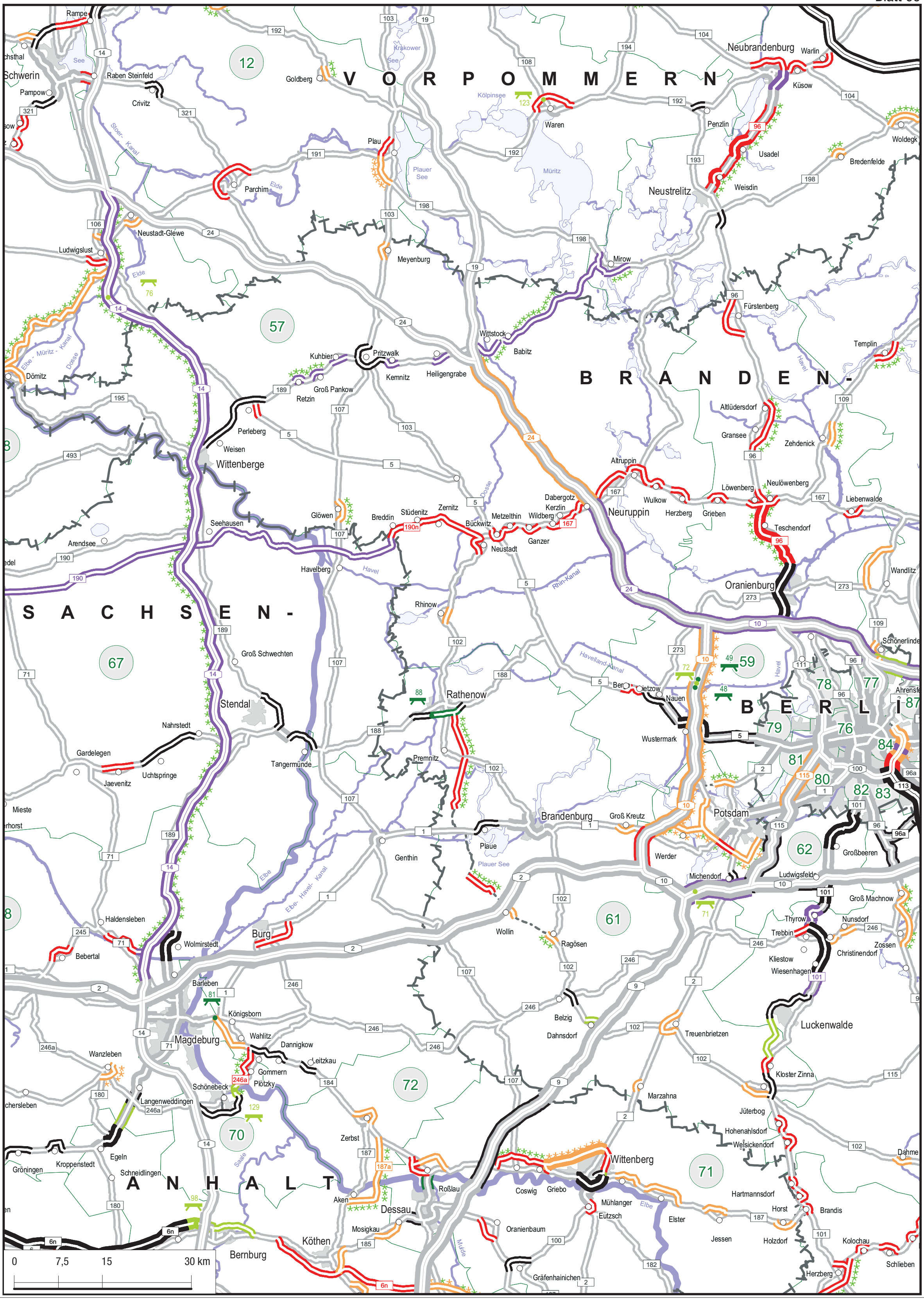
Blatt 07


B R E M E N
N I E D E R -
S A C H S E N
W E S T F A L E N
H A M
Wilhelmshaven
Bremerhaven
Nordenham
Oldenburg
Delmenhorst
Bremen
Cloppenburg
Vechta
Diepholz
Nienburg / Weser
Neustadt
Wunstorf
Hannover
Hildesheim
Minden
Bad Oeynhausen
Löhne
Bünde
Herford
Bielefeld
Osnabrück
Ibbenbüren
Rinteln
Hameln
Springe
Bad Salzuflen
Lemgo
Lage
Detmold
Gütersloh
Brackwede
Rheda-Wiedenbrück
Warendorf
Oelde
Höxter
Einbeck
Stade
Buxtehude
Pinneberg
Wedel
Zeven
Verden
Soltau
Walsrode
TK Grundbergsee Nord (Umbau)
TR Grundbergsee Süd (Ersatzneubau)
TRM Garbsen/N (U)
0 7,5 15 30 km

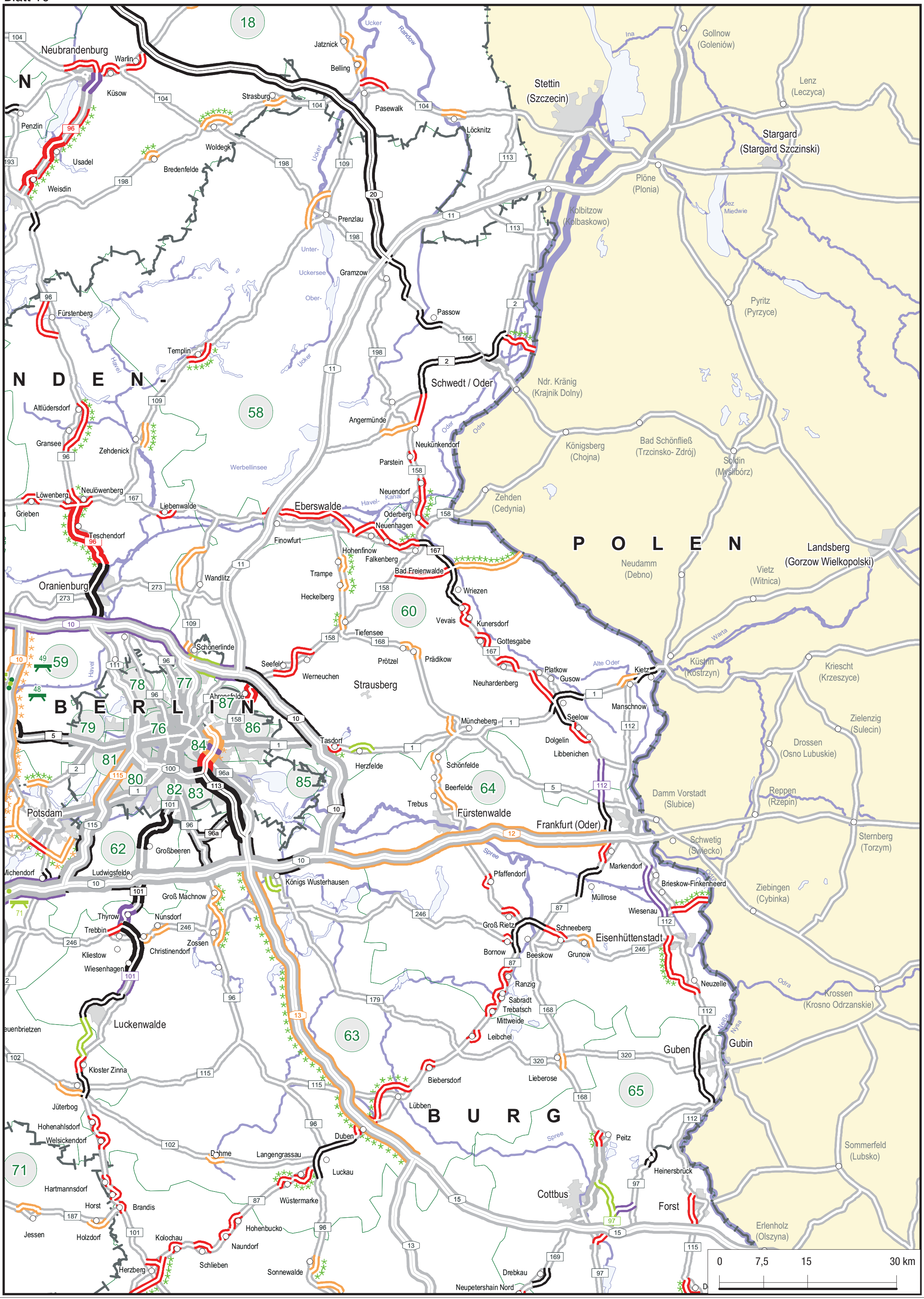
Blatt 08


HAMBURG
NIEDER-
SACHSEN
SACHSE
ANH
Norderstedt
Ahrensburg
Uetersen
Pinneberg
Holm
Wedel
Rissen
Horneburg
Buxtehude
Moorburg
Neu Wulmsdorf
Elstorf
Dibbersen
Buchholz
Tostedt
Wistedt
Sittensen
Geesthacht
Schwarzenbek
Lütau
Lauenburg
Winsen
Lüneburg
Garlstorf
Ratzeburg
Lützow
Friedrichsthal
Schwerin
Pampow
Raben Steinfeld
Crivitz
Warsow
Bandenitz
Hagenow
Ludwigslust
Neustadt-Glewe
Dömitz
Dahlenburg
Göhrde
Amelinghausen
Dannenberg
Schaafhausen
Jameln
Grabow
Lüchow
Kirchweyhe
Uelzen
Stöcken
Munster
Soltau
Groß Liedern
Bergen
Arendsee
Salzwedel
Walsrode
Eschede
Hankensbüttel
Wittingen
Schwarmstedt
Gr. Hehlen
Celle
Ehlershausen
Brome
Ehra
Gardelegen
Nahrstedt
Jaevenitz
Uchtspringe
Gifhorn
Jembke
Tappenbeck
Meinersen
Schillerslage
Burgdorf
Weyhausen
Rötgesbüttel
Wolfsburg
Danndorf
Vorsfelde
Velpke
Oebisfelde
Mieste
Miesterhorst
Garbsen/N (U)
Hannover
Lehrte
Nordgoltem
Göxe
Everloh
Ditterke
Ronnenberg
Westerfeld
Arnum
Weetzen
Evestorf
Koldingen
Pattensen
Steinkrug
Springe
Gestorf
Peine
Meinholz
Braunschweig
Watenbüttel
Dungelbeck
Gr. Lafferde
Rüningen
Wolfenbüttel
Helmstedt
Haldensleben
Wolmirstedt
Bebertal
Barleben
Magdeburg
Hachmühlen
Wülfingen
Coppenbrügge
Marienau
Heyersum
Himmelsthür
Hildesheim
Mahlerten
Burgstemmen
Mehle
Elze
Eime
Bettmar
Einum
Salzgitter
Baddeckenstedt
Beinum
Lobmachtersen
Wittmar
Remlingen
Semmenstedt
Roklum
Wanzleben
Schönebeck
Langenweddingen
Oschersleben
Schladen
Marienhagen
Weenzen
Halle
Fölziehausen
Eschershausen
Varrigsen
Ammensen
Negenborn
Lobach
Bevern
Brunsen
Einbeck
Sebexen
Langelsheim
Goslar
Bad Harzburg
Clausthal-Zellerfeld
Wernigerode
Athenstedt
Halberstadt
Gröningen
Kroppenstedt
Egeln
Schneidlingen
Harsleben
Blankenburg
Hüttenrode
Quedlinburg
Elbe
Elbe-Seitenkanal
Mittelland-Kanal
Schaalsee
Elde
Aller
Leine
0
7,5
15
30 km

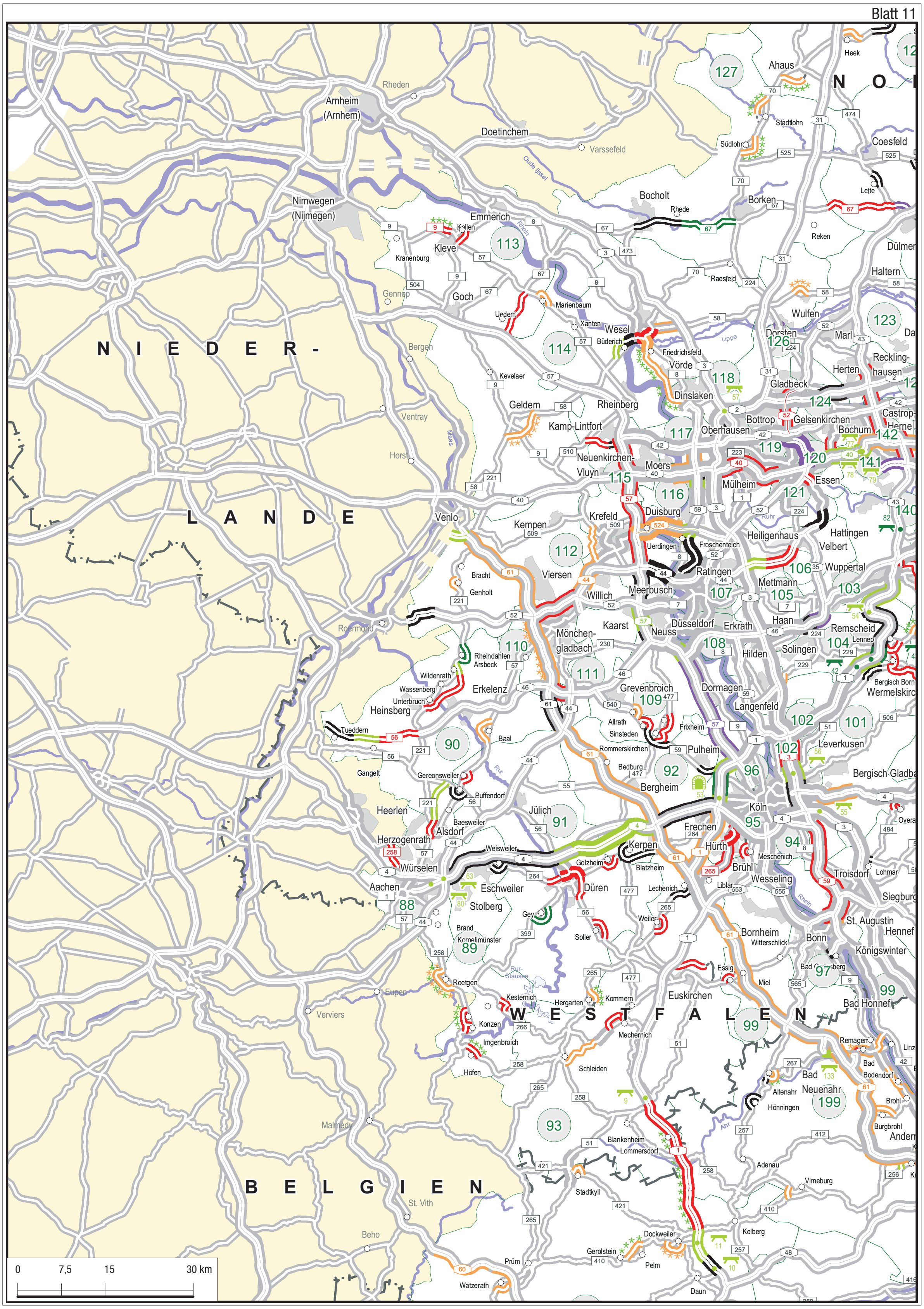
Blatt 09


V O R P O M M E R N
B R A N D E N -
B E R L I N
S A C H S E N -
A N H A L T
Schwerin
Neubrandenburg
Neustrelitz
Parchim
Waren
Wittenberge
Stendal
Rathenow
Neuruppin
Oranienburg
Brandenburg
Potsdam
Burg
Magdeburg
Luckenwalde
Wittenberg
Dessau
Köthen
Bernburg
0 7,5 15 30 km

Blatt 10

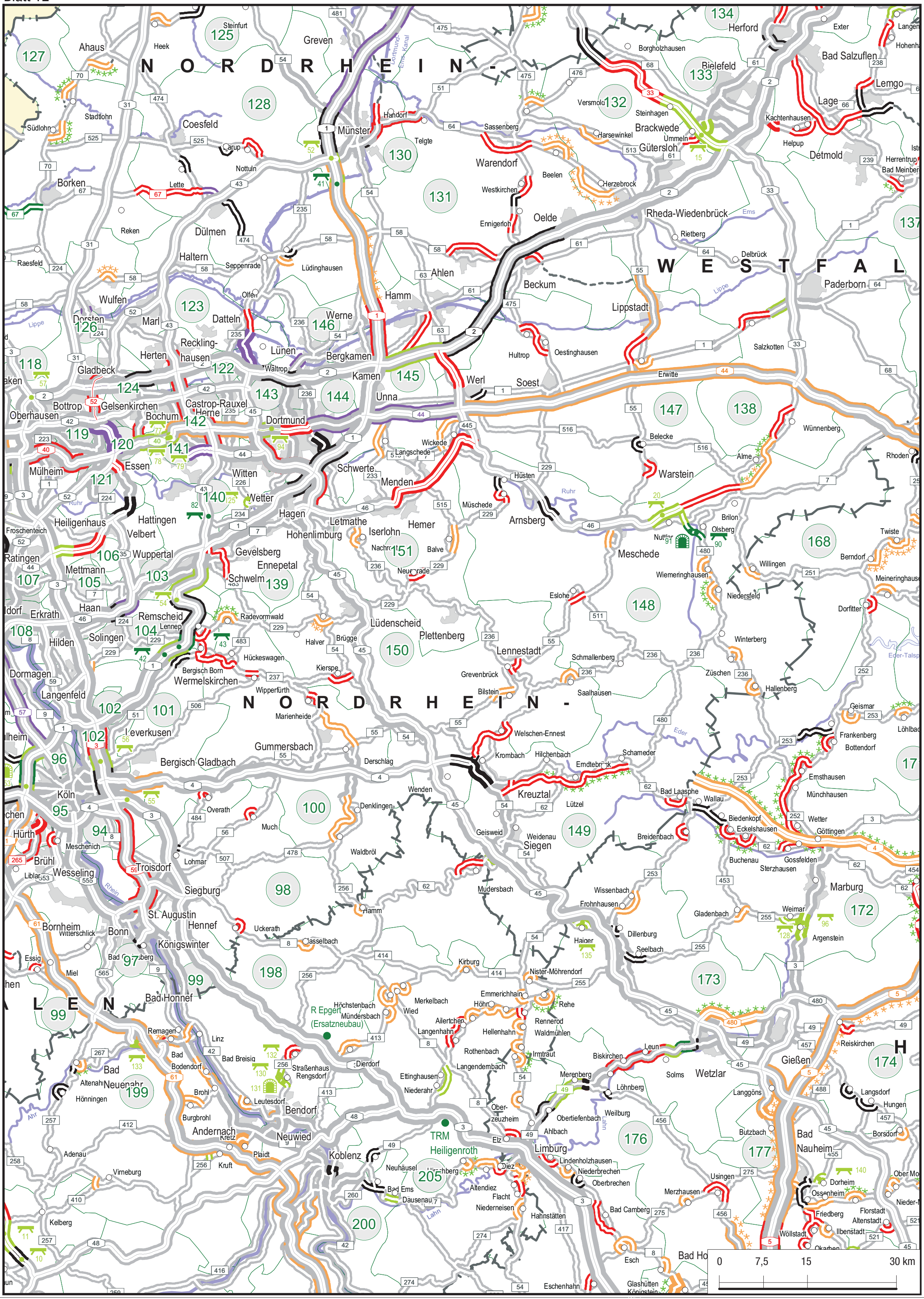


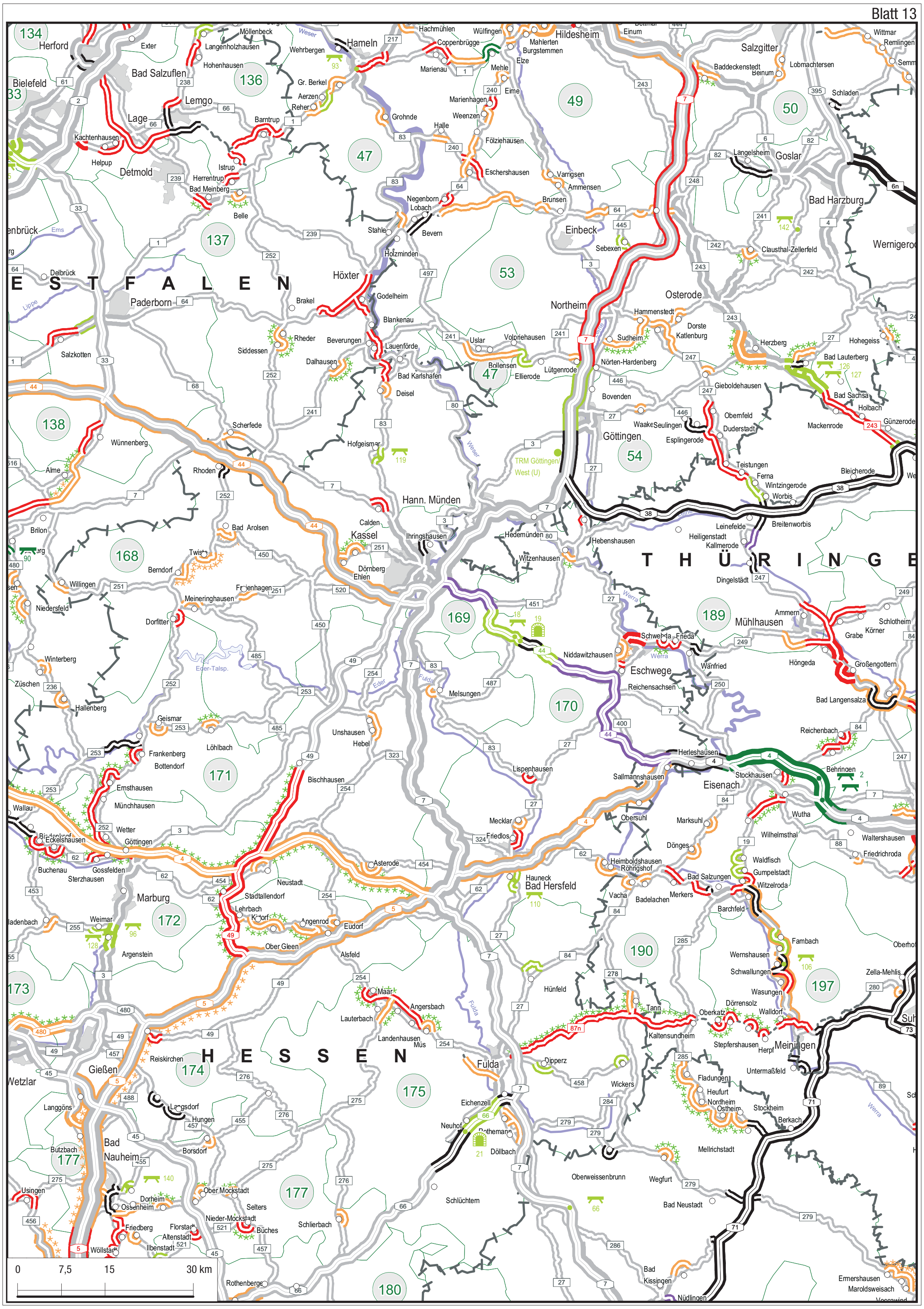
Neubrandenburg
Warlin
Küsow
Penzlin
Usadel
Weisdin
Strasburg
Woldegk
Bredenfelde
Jatznick
Belling
Pasewalk
Löcknitz
Prenzlau
Gramzow
Passow
Fürstenberg
Templin
Schwedt / Oder
Angermünde
Neukünkendorf
Parstein
Altlüdersdorf
Gransee
Zehdenick
Löwenberg
Neulöwenberg
Grieben
Liebenwalde
Teschendorf
Eberswalde
Finowfurt
Neuendorf
Oderberg
Neuenhagen
Hohenfinow
Falkenberg
Bad Freienwalde
Wriezen
Oranienburg
Wandlitz
Trampe
Heckelberg
Vevais
Kunersdorf
Gottesgabe
Tiefensee
Prötzel
Prädikow
Schönerlinde
Seefeld
Werneuchen
Strausberg
Neuhardenberg
Platkow
Gusow
Kietz
Manschnow
Seelow
Dolgelin
Libbenichen
Müncheberg
Tasdorf
Herzfelde
Schönfelde
Beerfelde
Trebus
Fürstenwalde
Frankfurt (Oder)
B E R L I N
Potsdam
Michendorf
Ludwigsfelde
Großbeeren
Königs Wusterhausen
Groß Machnow
Thyrow
Trebbin
Nunsdorf
Zossen
Christinendorf
Kliestow
Wiesenhagen
Luckenwalde
Kloster Zinna
Jüterbog
Hohenahlsdorf
Welsickendorf
Hartmannsdorf
Horst
Brandis
Jessen
Holzdorf
Kolochau
Herzberg
Schlieben
Naundorf
Hohenbucko
Wüstermarke
Sonnewalde
Luckau
Duben
Langengrassau
Dahme
Lübben
Biebersdorf
Leibchel
Mittweide
Trebatsch
Sabrodt
Ranzig
Bornow
Beeskow
Groß Rietz
Schneeberg
Grunow
Eisenhüttenstadt
Pfaffendorf
Markendorf
Müllrose
Wiesenau
Brieskow-Finkenheerd
Neuzelle
Lieberose
Guben
Gubin
Peitz
Heinersbrück
Cottbus
Forst
Drebkau
Neupetershain Nord
B U R G
Stettin (Szczecin)
Gollnow (Goleniów)
Lenz (Leczyca)
Stargard (Stargard Szczinski)
Plöne (Plonia)
Kolbitzow (Kolbaskowo)
Pyritz (Pyrzyce)
Ndr. Kränig (Krajnik Dolny)
Königsberg (Chojna)
Bad Schönfließ (Trzcinsko- Zdrój)
Soldin (Mysliborz)
Zehden (Cedynia)
P O L E N
Neudamm (Debno)
Landsberg (Gorzow Wielkopolski)
Vietz (Witnica)
Küstrin (Kostrzyn)
Kriescht (Krzeszyce)
Zielenzig (Sulecin)
Drossen (Osno Lubuskie)
Reppen (Rzepin)
Damm Vorstadt (Slubice)
Schwetig (Swiecko)
Sternberg (Torzym)
Ziebingen (Cybinka)
Krossen (Krosno Odrzanskie)
Sommerfeld (Lubsko)
Erlenholz (Olszyna)
0 7,5 15 30 km



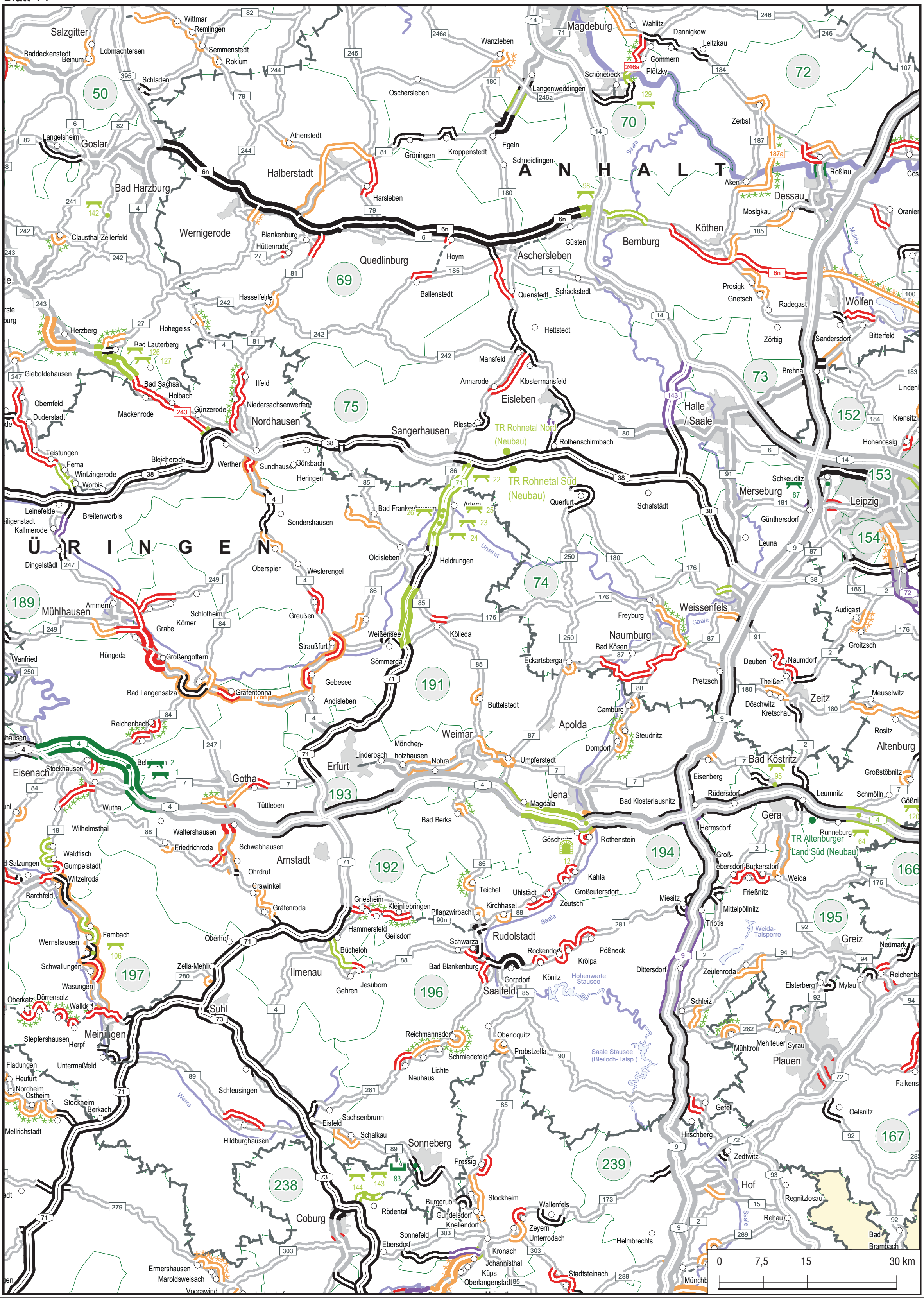
Blatt 11
N I E D E R - L A N D E
B E L G I E N
W E S T F A L E N
Arnheim (Arnhem)
Nimwegen (Nijmegen)
Emmerich
Kleve
Goch
Venlo
Roermond
Heerlen
Aachen
Krefeld
Duisburg
Essen
Düsseldorf
Köln
Bonn
Mönchengladbach
Wuppertal
Bochum
Gelsenkirchen
Oberhausen
Wesel
Bocholt
Borken
Düren
Jülich
Euskirchen
0 7,5 15 30 km

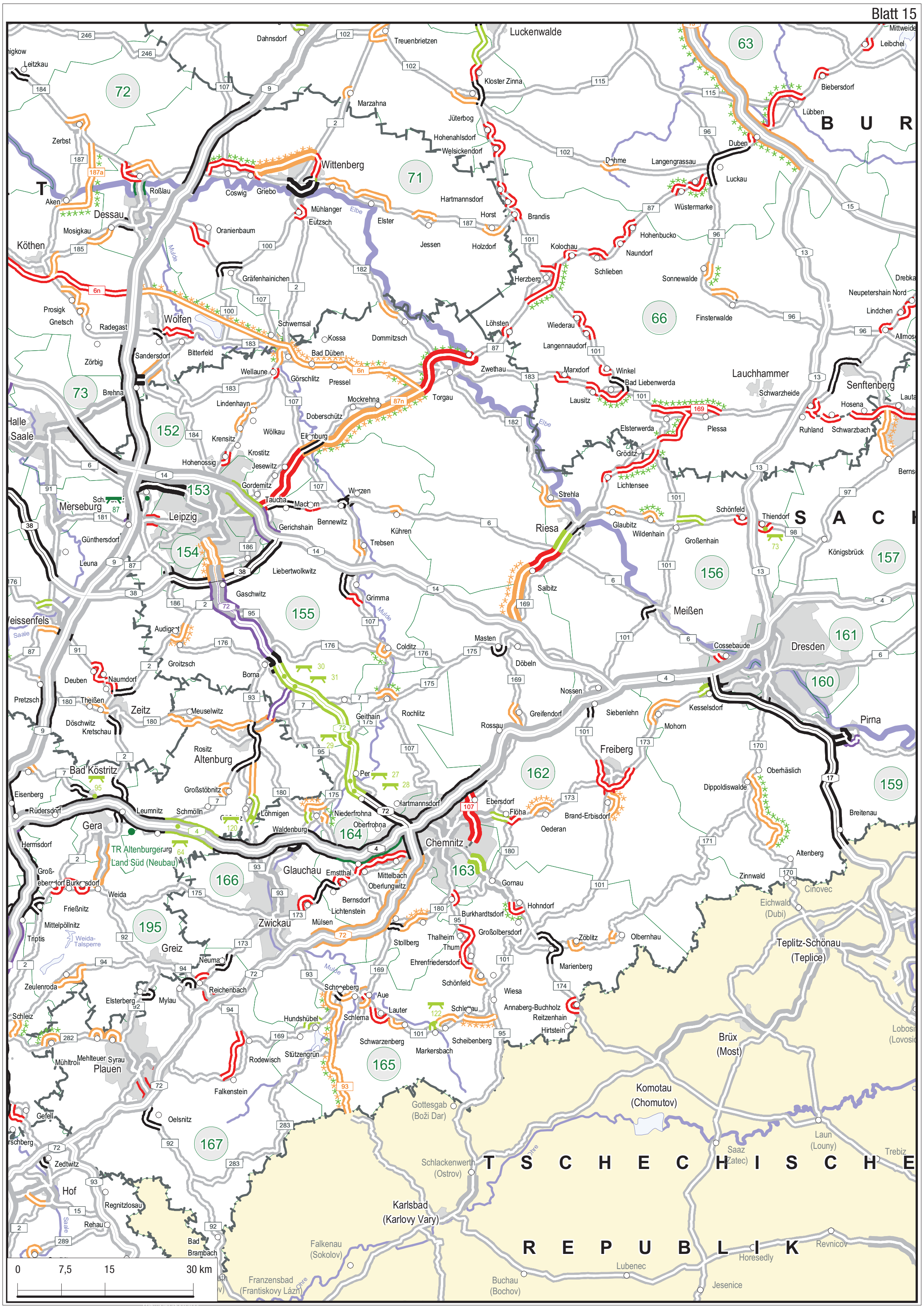
Blatt 12


NORDRHEIN-WESTFALEN
Münster
Bielefeld
Dortmund
Essen
Köln
Koblenz
Siegen
Gießen
Paderborn
Hagen
Wuppertal
Bonn
Limburg
Marburg
0 7,5 15 30 km

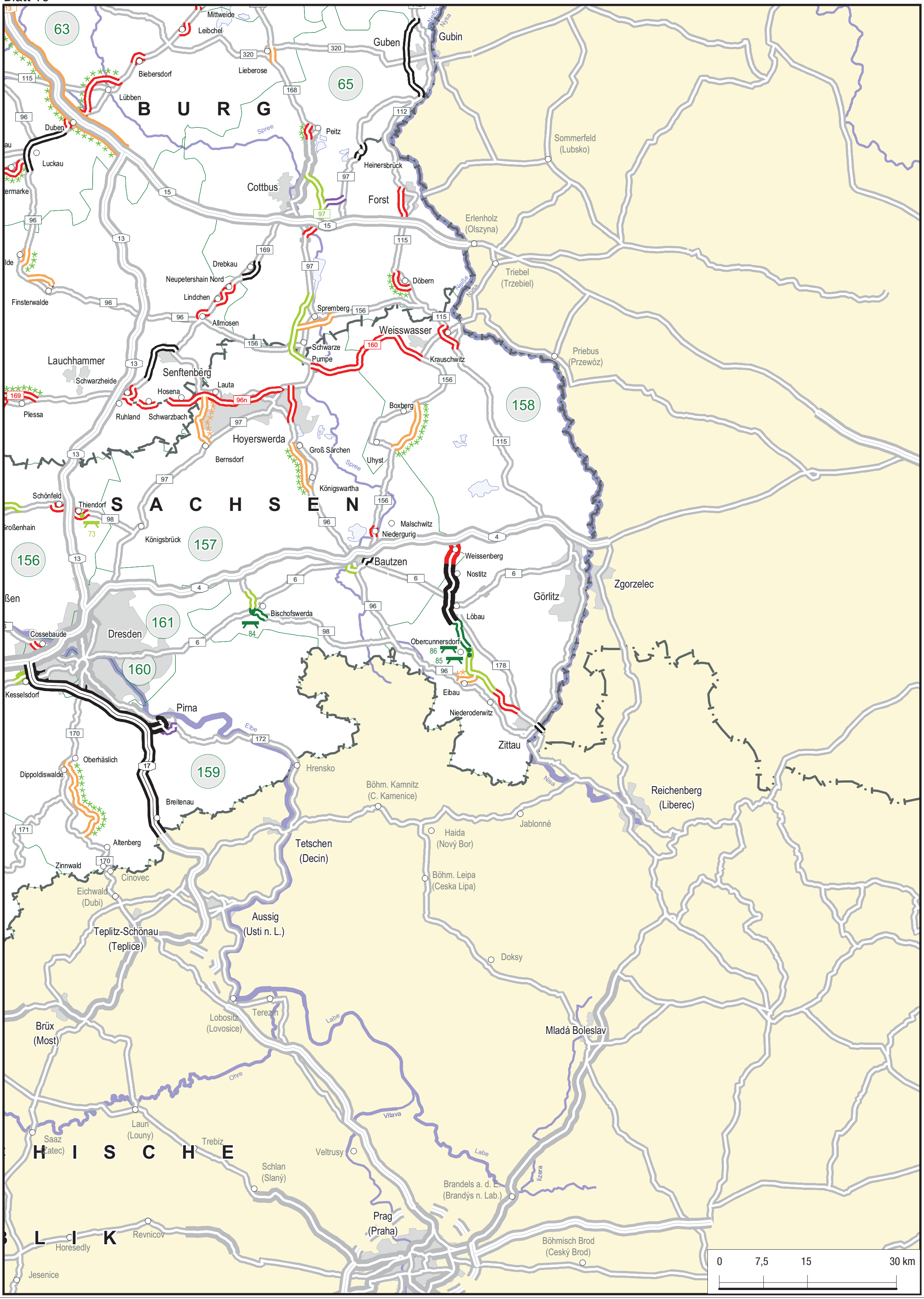

Blatt 13
Herford
Bielefeld
Bad Salzuflen
Lemgo
Lage
Detmold
Hameln
Hildesheim
Salzgitter
Goslar
Bad Harzburg
Wernigerode
Paderborn
Höxter
Einbeck
Northeim
Osterode
Göttingen
Hann. Münden
Kassel
Mühlhausen
Eschwege
Eisenach
Bad Hersfeld
Marburg
Gießen
Wetzlar
Bad Nauheim
Fulda
Meiningen
N O R D R H E I N - W E S T F A L E N
H E S S E N
T H Ü R I N G E N
0 7,5 15 30 km

Blatt 14

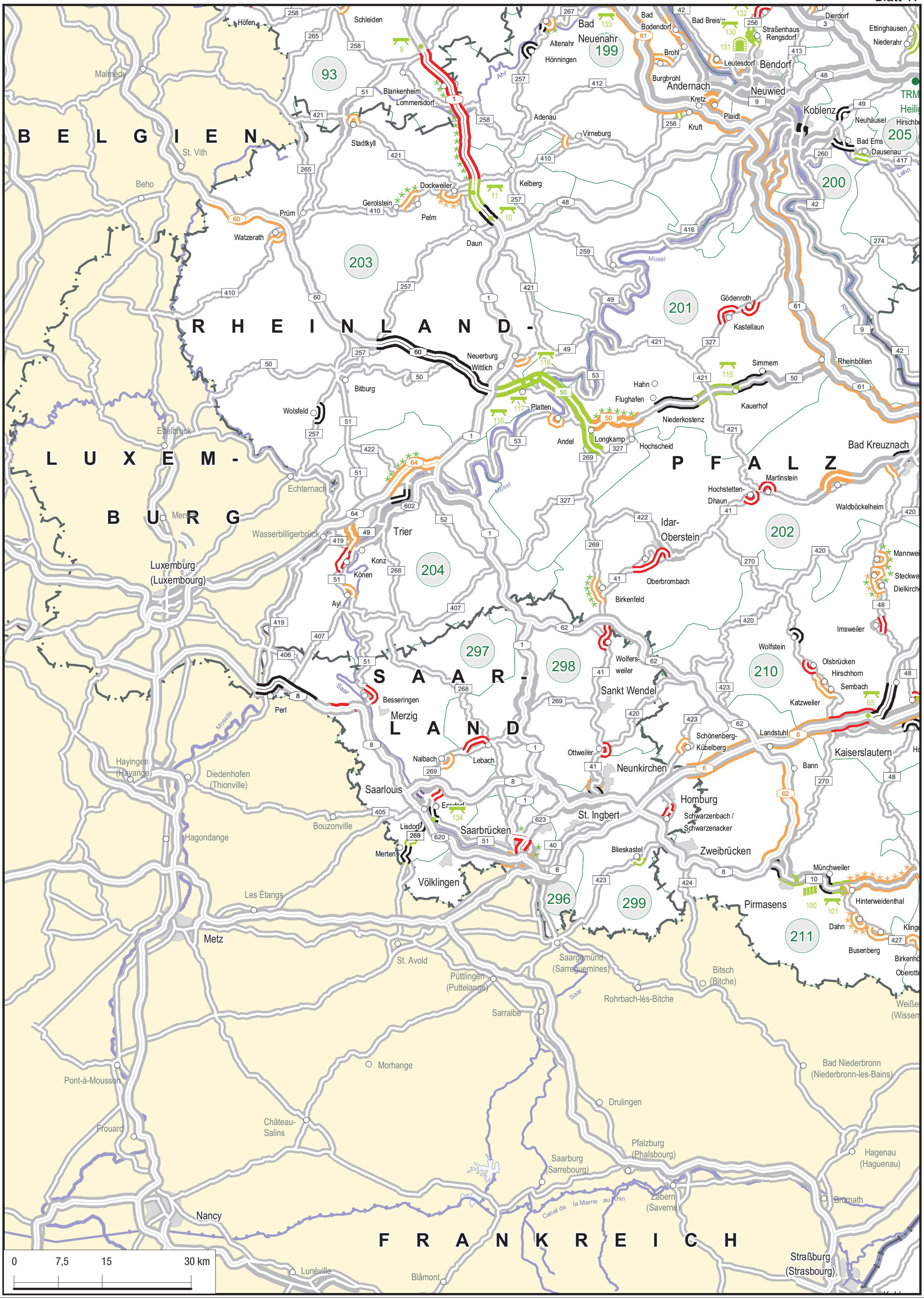

Salzgitter
Magdeburg
Goslar
Bad Harzburg
Wernigerode
Halberstadt
Quedlinburg
Aschersleben
Bernburg
Köthen
Dessau
Roßlau
Zerbst
Schönebeck
Wolfen
A N H A L T
Halle / Saale
Merseburg
Leipzig
Eisleben
Sangerhausen
Nordhausen
Mühlhausen
Sondershausen
Weissenfels
Naumburg
Zeitz
Altenburg
Apolda
Weimar
Erfurt
Gotha
Eisenach
Jena
Gera
Bad Köstritz
Arnstadt
Ilmenau
Rudolstadt
Saalfeld
Suhl
Meiningen
Greiz
Plauen
Hof
Coburg
Sonneberg
Ü R I N G E N
TR Rohnetal Nord (Neubau)
TR Rohnetal Süd (Neubau)
TR Altenburger Land Süd (Neubau)
0 7,5 15 30 km


Blatt 15
Luckenwalde
Treuenbrietzen
Dahnsdorf
Kloster Zinna
Jüterbog
Marzahna
Wittenberg
Zerbst
Dessau
Roßlau
Coswig
Köthen
Aken
Mosigkau
Oranienbaum
Gräfenhainichen
Wolfen
Bitterfeld
Radegast
Zörbig
Sandersdorf
Brehna
Halle
Saale
Merseburg
Leipzig
Günthersdorf
Leuna
Schwemsal
Kossa
Bad Düben
Dommitzsch
Torgau
Pressel
Mockrehna
Doberschütz
Eilenburg
Krostitz
Jesewitz
Gordemitz
Taucha
Machern
Gerichshain
Bennewitz
Wurzen
Kühren
Trebsen
Liebertwolkwitz
Grimma
Gaschwitz
Borna
Groitzsch
Zeitz
Naumdorf
Deuben
Theißen
Meuselwitz
Altenburg
Rositz
Bad Köstritz
Gera
Weida
Greiz
Zwickau
Glauchau
Chemnitz
Waldenburg
Niederfrohna
Oberfrohna
Mittelbach
Burkhardtsdorf
Thalheim
Thum
Ehrenfriedersdorf
Schönfeld
Annaberg-Buchholz
Schwarzenberg
Aue
Lauter
Schlema
Schneeberg
Reichenbach
Mylau
Plauen
Falkenstein
Rodewisch
Oelsnitz
Hof
Rehau
Regnitzlosau
Bad Brambach
Rochlitz
Geithain
Colditz
Masten
Döbeln
Nossen
Rossau
Greifendorf
Siebenlehn
Freiberg
Mohorn
Kesselsdorf
Dresden
Pirna
Meißen
Riesa
Salbitz
Strehla
Großenhain
Glaubitz
Wildenhain
Schönfeld
Thiendorf
Königsbrück
Lauchhammer
Schwarzheide
Senftenberg
Hosena
Ruhland
Schwarzbach
Elsterwerda
Gröditz
Lichtensee
Plessa
Bad Liebenwerda
Herzberg
Schlieben
Kolochau
Brandis
Holzdorf
Jessen
Elster
Finsterwalde
Sonnewalde
Dahme
Langengrassau
Luckau
Lübben
Biebersdorf
Duben
Wüstermarke
Hohenbucko
Naundorf
Dippoldiswalde
Oberhäslich
Breitenau
Altenberg
Zinnwald
Cinovec
Eichwald (Dubí)
Teplitz-Schönau (Teplice)
Brüx (Most)
Komotau (Chomutov)
Karlsbad (Karlovy Vary)
Gottesgab (Boží Dar)
Schlackenwerth (Ostrov)
Falkenau (Sokolov)
Franzensbad (Františkovy Lázně)
Buchau (Bochov)
Saaz (Žatec)
Laun (Louny)
Lubenec
Jesenice
Revnicov
Horesedly
Marienberg
Zöblitz
Olbernhau
Oederan
Flöha
Brand-Erbisdorf
Ebersdorf
Gornau
Hohndorf
Großolbersdorf
TR Altenburger Land Süd (Neubau)
T S C H E C H I S C H E
R E P U B L I K
S A C H
B U R
0 7,5 15 30 km

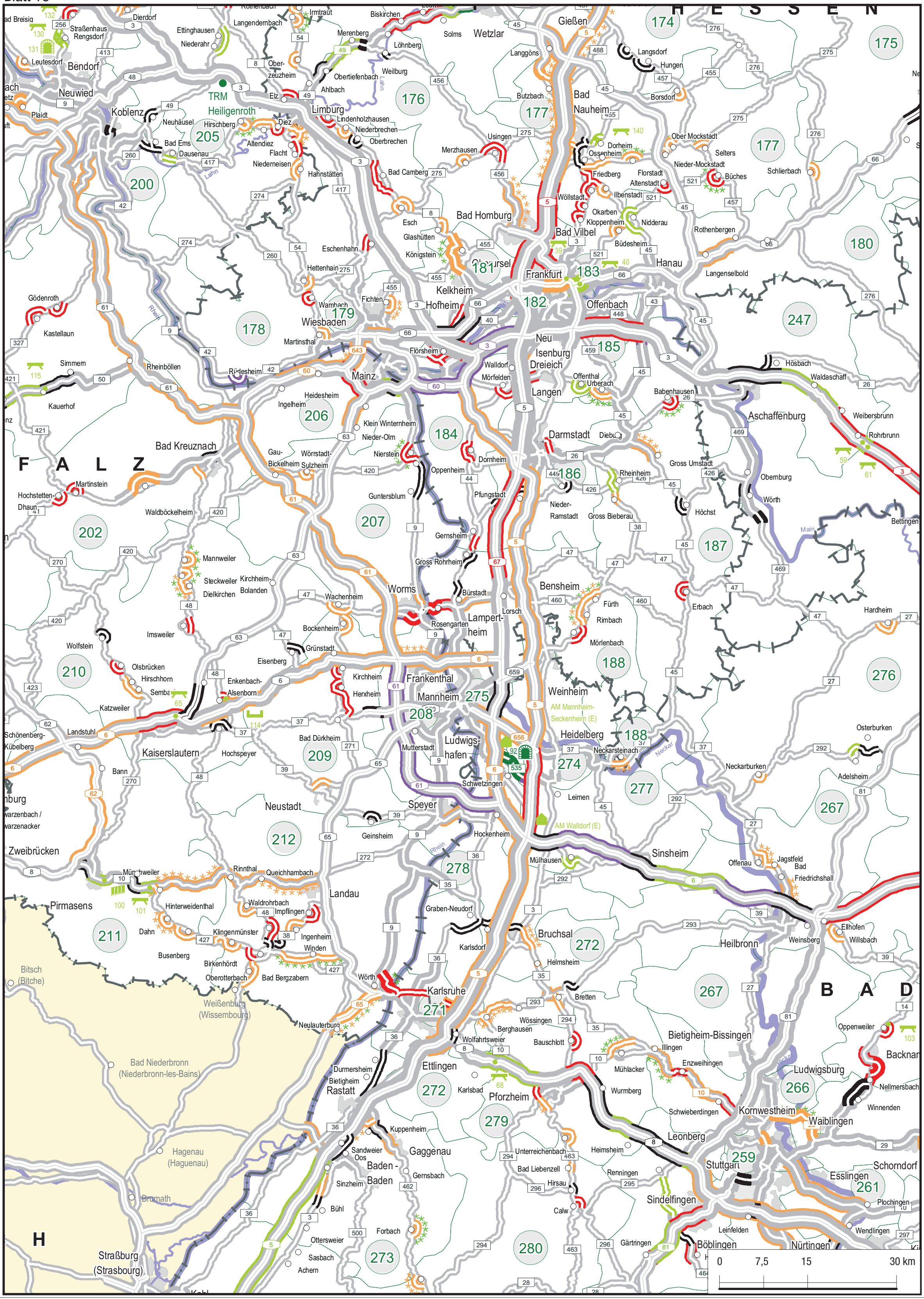
Blatt 16

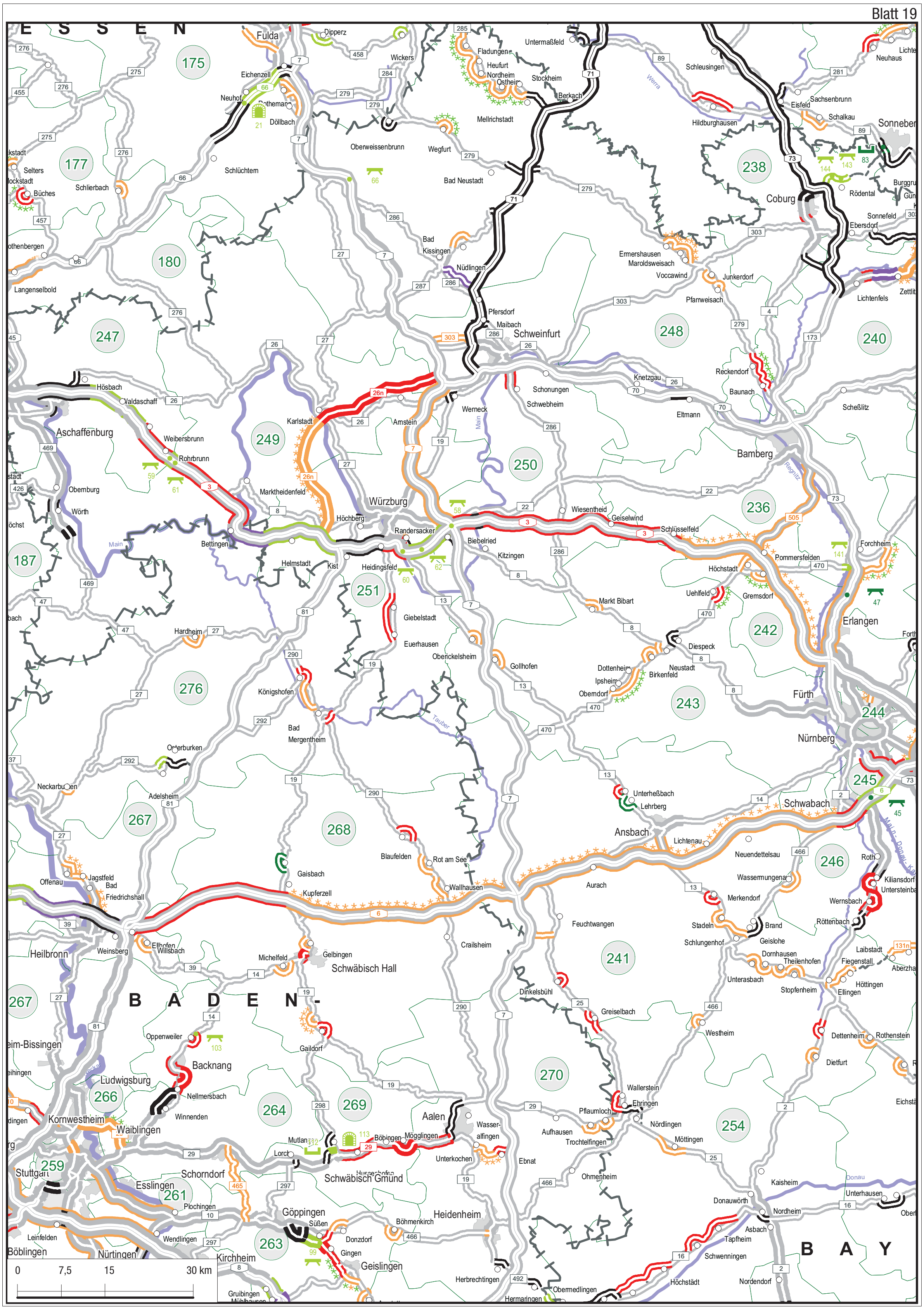

63
65
Guben
Gubin
B U R G
Lübben
Biebersdorf
Lieberose
Leibchel
Mittweide
Peitz
Heinersbrück
Cottbus
Forst
Sommerfeld
(Lubsko)
Erlenholz
(Olszyna)
Triebel
(Trzebiel)
Döbern
Drebkau
Neupetershain Nord
Lindchen
Allmosen
Luckau
Duben
Finsterwalde
Spremberg
Schwarze Pumpe
Weisswasser
Krauschwitz
Priebus
(Przewóz)
Lauchhammer
Schwarzheide
Senftenberg
Hosena
Lauta
Ruhland
Schwarzbach
Plessa
Hoyerswerda
Bernsdorf
Groß Särchen
Boxberg
Uhyst
Königswartha
158
Schönfeld
Thiendorf
S A C H S E N
Großenhain
Königsbrück
157
156
Malschwitz
Niedergurig
Bautzen
Weissenberg
Nostitz
Görlitz
Zgorzelec
Löbau
Bischofswerda
Cossebaude
Dresden
161
160
Obercunnersdorf
Eibau
Niederoderwitz
Zittau
Kesselsdorf
Pirna
Oberhäslich
Dippoldiswalde
159
Breitenau
Hrensko
Böhm. Kamnitz
(C. Kamenice)
Reichenberg
(Liberec)
Jablonné
Haida
(Nový Bor)
Tetschen
(Decin)
Altenberg
Zinnwald
Cinovec
Eichwald
(Dubi)
Böhm. Leipa
(Ceska Lipa)
Aussig
(Usti n. L.)
Teplitz-Schönau
(Teplice)
Doksy
Brüx
(Most)
Lobositz
(Lovosice)
Terezin
Mladá Boleslav
Laun
(Louny)
Saaz
(Zatec)
Trebiz
H I S C H E
Veltrusy
Schlan
(Slaný)
Brandels a. d. E.
(Brandýs n. Lab.)
Prag
(Praha)
L I K
Revnicov
Horesedly
Jesenice
Böhmisch Brod
(Cesky Brod)
0 7,5 15 30 km

Blatt 17

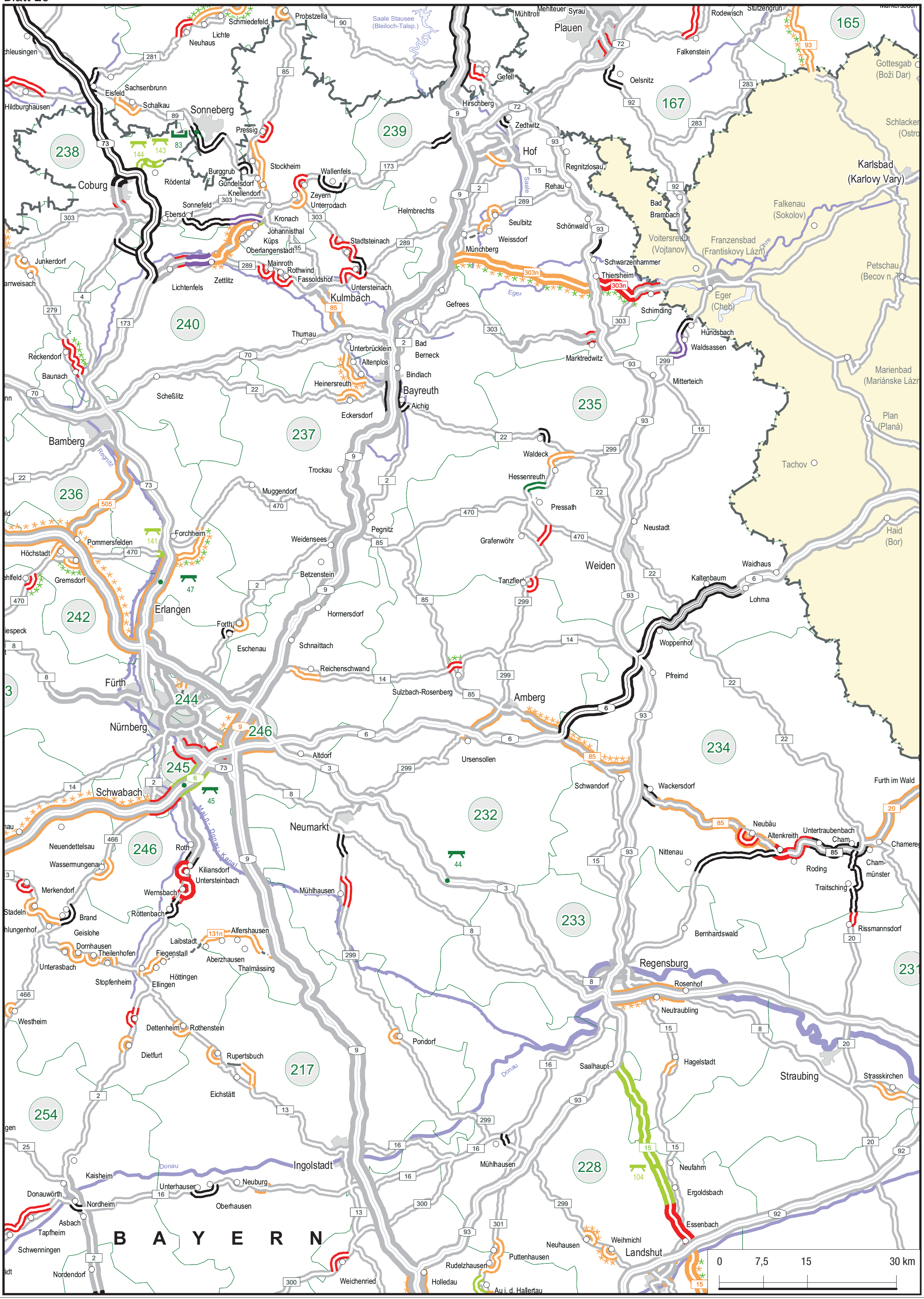

B E L G I E N
L U X E M - B U R G
R H E I N L A N D - P F A L Z
S A A R - L A N D
F R A N K R E I C H
Malmedy
St. Vith
Beho
Höfen
Schleiden
Blankenheim
Lommersdorf
Stadtkyll
Gerolstein
Dockweiler
Pelm
Daun
Kelberg
Adenau
Virneburg
Altenahr
Bad Neuenahr
Hönningen
Bad Bodendorf
Brohl
Burgbrohl
Andernach
Kretz
Kruft
Plaidt
Bad Breisig
Straßenhaus
Rengsdorf
Leutesdorf
Bendorf
Neuwied
Koblenz
Neuhäusel
Bad Ems
Dausenau
Dierdorf
Ettinghausen
Niederahr
Prüm
Watzerath
Neuerburg
Wittlich
Bitburg
Wolsfeld
Echternach
Ettelbrück
Wasserbilligerbrück
Trier
Konz
Könen
Ayl
Platten
Andel
Longkamp
Hochscheid
Hahn
Flughafen
Niederkostenz
Kauerhof
Simmern
Gödenroth
Kastellaun
Rheinböllen
Bad Kreuznach
Martinstein
Hochstetten-Dhaun
Waldböckelheim
Idar-Oberstein
Oberbrombach
Birkenfeld
Luxemburg (Luxembourg)
Perl
Besseringen
Merzig
Nalbach
Lebach
Saarlouis
Wolfersweiler
Sankt Wendel
Ottweiler
Neunkirchen
Schönenberg-Kübelberg
Landstuhl
Kaiserslautern
Bann
Katzweiler
Sembach
Hirschhorn
Olsbrücken
Wolfstein
Imsweiler
Homburg
Schwarzenbach / Schwarzenacker
St. Ingbert
Blieskastel
Zweibrücken
Saarbrücken
Lisdorf
Merten
Völklingen
Münchweiler
Hinterweidenthal
Pirmasens
Dahn
Busenberg
Hayingen (Hayange)
Diedenhofen (Thionville)
Bouzonville
Hagondange
Les Étangs
Metz
St. Avold
Püttlingen (Puttelange)
Saargemünd (Sarreguemines)
Bitsch (Bitche)
Rohrbach-lès-Bitche
Sarralbe
Morhange
Pont-à-Mousson
Frouard
Château-Salins
Drulingen
Pfalzburg (Phalsbourg)
Saarburg (Sarrebourg)
Zabern (Saverne)
Hagenau (Haguenau)
Bad Niederbronn (Niederbronn-les-Bains)
Brumath
Straßburg (Strasbourg)
Nancy
Lunéville
Blâmont
Mosel
Saar
Rhein
Lahn
Ahr
93
199
200
201
202
203
204
205
210
211
296
297
298
299
0 7,5 15 30 km

Blatt 18


H E S S E N
F A L Z
B A D
H
Koblenz
Neuwied
Bendorf
Limburg
Gießen
Wetzlar
Bad Nauheim
Bad Homburg
Bad Vilbel
Frankfurt
Offenbach
Hanau
Kelkheim
Hofheim
Wiesbaden
Mainz
Neu Isenburg
Dreieich
Langen
Darmstadt
Aschaffenburg
Bad Kreuznach
Worms
Bensheim
Lampertheim
Frankenthal
Mannheim
Ludwigshafen
Weinheim
Heidelberg
Kaiserslautern
Neustadt
Speyer
Sinsheim
Landau
Bruchsal
Heilbronn
Pirmasens
Zweibrücken
Karlsruhe
Ettlingen
Pforzheim
Rastatt
Gaggenau
Baden-Baden
Bietigheim-Bissingen
Ludwigsburg
Kornwestheim
Waiblingen
Leonberg
Stuttgart
Esslingen
Schorndorf
Sindelfingen
Böblingen
Nürtingen
Bad Niederbronn (Niederbronn-les-Bains)
Hagenau (Haguenau)
Straßburg (Strasbourg)
Weißenburg (Wissembourg)
Bitsch (Bitche)
174
175
176
177
178
180
181
182
183
184
185
186
187
188
200
202
205
206
207
208
209
210
211
212
247
259
261
266
267
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
0
7,5
15
30 km

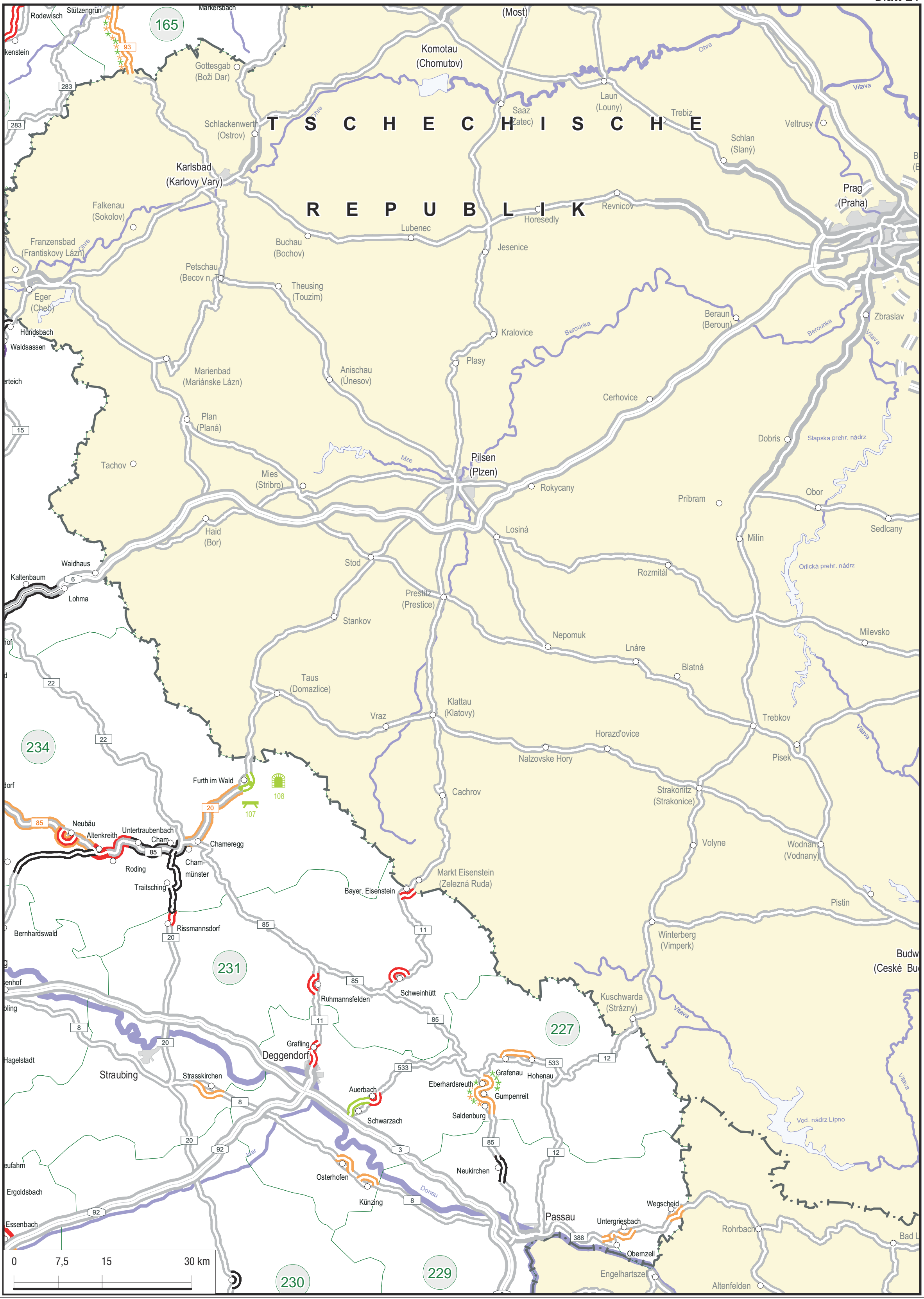

Blatt 19
H E S S E N
B A D E N -
B A Y
175
177
180
247
249
250
248
238
240
236
242
243
244
245
246
241
251
276
187
267
268
270
269
264
266
259
261
263
254
Fulda
Dipperz
Eichenzell
Neuhof
Döllbach
Schlüchtern
Wickers
Oberweissenbrunn
Wegfurt
Bad Neustadt
Fladungen
Heufurt
Nordheim
Ostheim
Untermaßfeld
Stockheim
Berkach
Mellrichstadt
Schleusingen
Hildburghausen
Neuhaus
Sachsenbrunn
Eisfeld
Schalkau
Sonneberg
Coburg
Rödental
Sonnefeld
Ebersdorf
Lichtenfels
Junkerdorf
Pfarrweisach
Ermershausen
Maroldsweisach
Voccawind
Selters
Büches
Schlierbach
Langenselbold
Bad Kissingen
Nüdlingen
Pfersdorf
Maibach
Schweinfurt
Schonungen
Schwebheim
Werneck
Knetzgau
Eltmann
Reckendorf
Baunach
Scheßlitz
Bamberg
Hösbach
Waldaschaff
Aschaffenburg
Weibersbrunn
Rohrbrunn
Obernburg
Wörth
Karlstadt
Arnstein
Marktheidenfeld
Würzburg
Höchberg
Randersacker
Bettingen
Helmstadt
Kist
Heidingsfeld
Biebelried
Kitzingen
Wiesentheid
Geiselwind
Schlüsselfeld
Pommersfelden
Forchheim
Höchstadt
Uehlfeld
Gremsdorf
Erlangen
Markt Bibart
Diespeck
Neustadt
Dottenheim
Ipsheim
Birkenfeld
Obernndorf
Fürth
Nürnberg
Giebelstadt
Euerhausen
Oberickelsheim
Gollhofen
Hardheim
Königshofen
Bad Mergentheim
Osterburken
Neckarburken
Adelsheim
Jagstfeld
Bad Friedrichshall
Offenau
Heilbronn
Weinsberg
Ellhofen
Willsbach
Gaisbach
Kupferzell
Blaufelden
Rot am See
Wallhausen
Crailsheim
Aurach
Feuchtwangen
Ansbach
Unterheßbach
Lehrberg
Lichtenau
Neuendettelsau
Wassermungenau
Schwabach
Roth
Kiliansdorf
Merkendorf
Wernsbach
Röttenbach
Stadeln
Brand
Schlungenhof
Geislohe
Dornhausen
Theilenhofen
Laibstadt
Fiegenstall
Unterasbach
Stopfenheim
Höttingen
Ellingen
Michelfeld
Gelbingen
Schwäbisch Hall
Dinkelsbühl
Greiselbach
Westheim
Dettenheim
Rothenstein
Dietfurt
Oppenweiler
Gaildorf
Backnang
Ludwigsburg
Nellmersbach
Winnenden
Kornwestheim
Waiblingen
Stuttgart
Esslingen
Schorndorf
Plochingen
Wendlingen
Leinfelden
Böblingen
Nürtingen
Kirchheim
Göppingen
Süßen
Donzdorf
Gingen
Geislingen
Lorch
Mutlangen
Schwäbisch Gmünd
Böbingen
Mögglingen
Aalen
Unterkochen
Wasseralfingen
Ebnat
Heidenheim
Böhmenkirch
Herbrechtingen
Hermaringen
Obermedlingen
Wallerstein
Ehringen
Pflaumloch
Aufhausen
Trochtelfingen
Nördlingen
Möttingen
Ohmenheim
Kaisheim
Donauwörth
Nordheim
Unterhausen
Asbach
Tapfheim
Schwenningen
Höchstädt
Nordendorf
Main
Tauber
Donau
0
7,5
15
30 km

Blatt 20



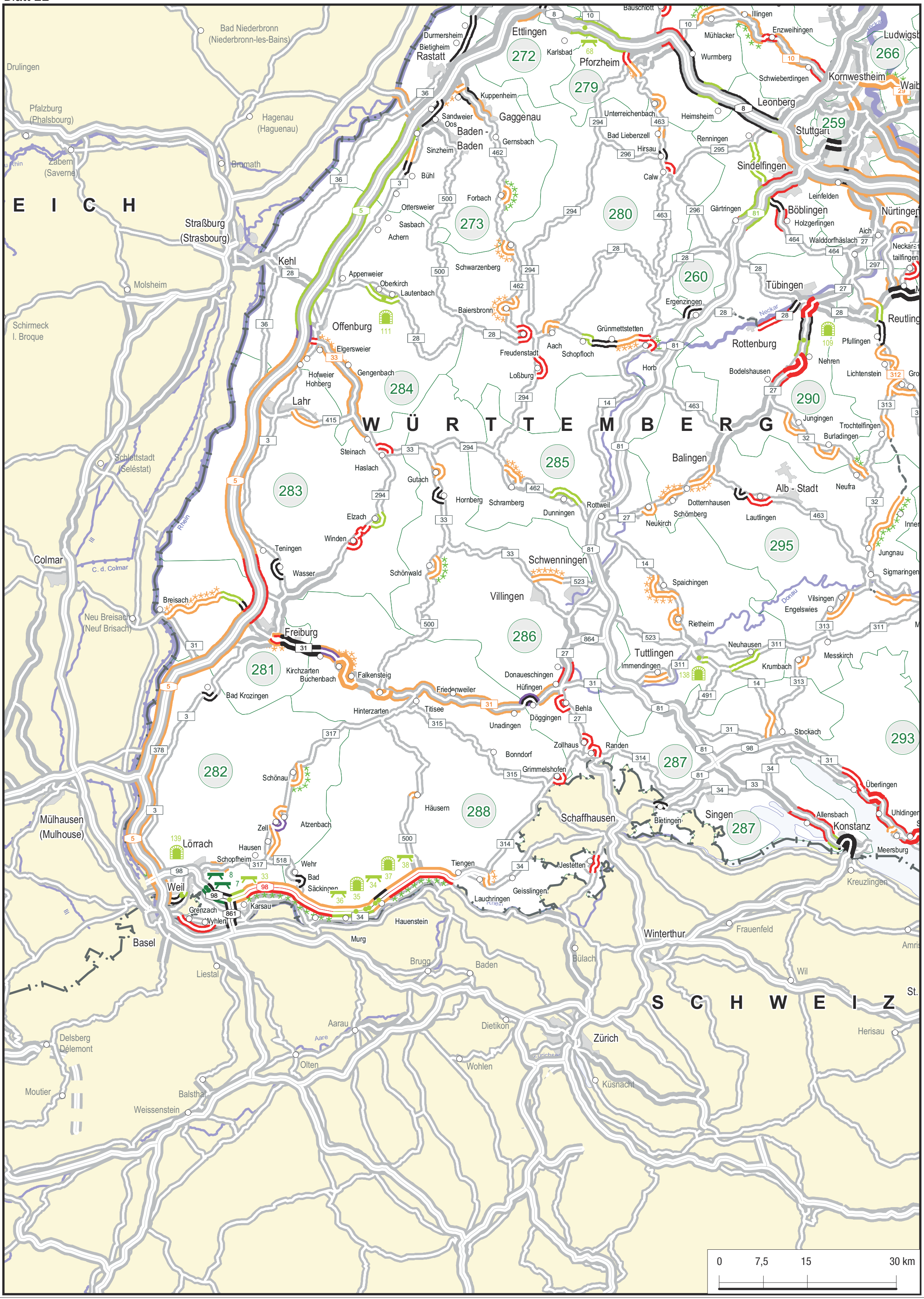
Plauen
Sonneberg
Coburg
Hof
Kulmbach
Bayreuth
Bamberg
Erlangen
Fürth
Nürnberg
Schwabach
Neumarkt
Amberg
Weiden
Regensburg
Straubing
Landshut
Ingolstadt
Karlsbad
(Karlovy Vary)
Falkenau
(Sokolov)
Franzensbad
(Františkovy Lázně)
Eger
(Cheb)
Marienbad
(Mariánske Lázně)
Tachov
Plan
(Planá)
Haid
(Bor)
Petschau
(Bečov n. T.)
Gottesgab
(Boží Dar)
Voitersreuth
(Vojtanov)
B A Y E R N
Saale Stausee
(Bleiloch-Talsp.)
Donau
Main-Donau-Kanal
Regnitz
Eger
Saale
165
167
238
239
240
235
237
236
242
244
246
245
232
234
233
217
254
228
0 7,5 15 30 km

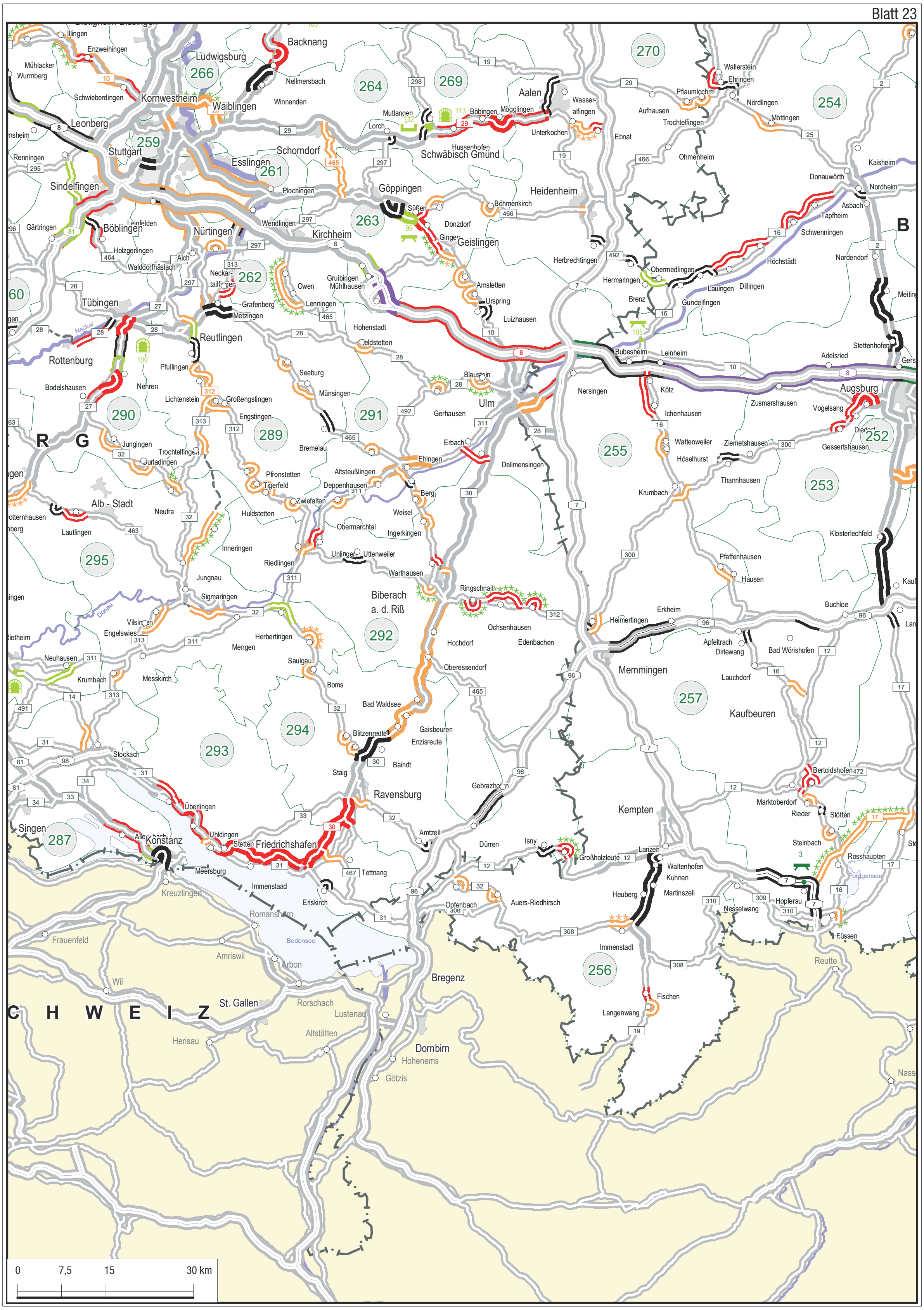
Blatt 21

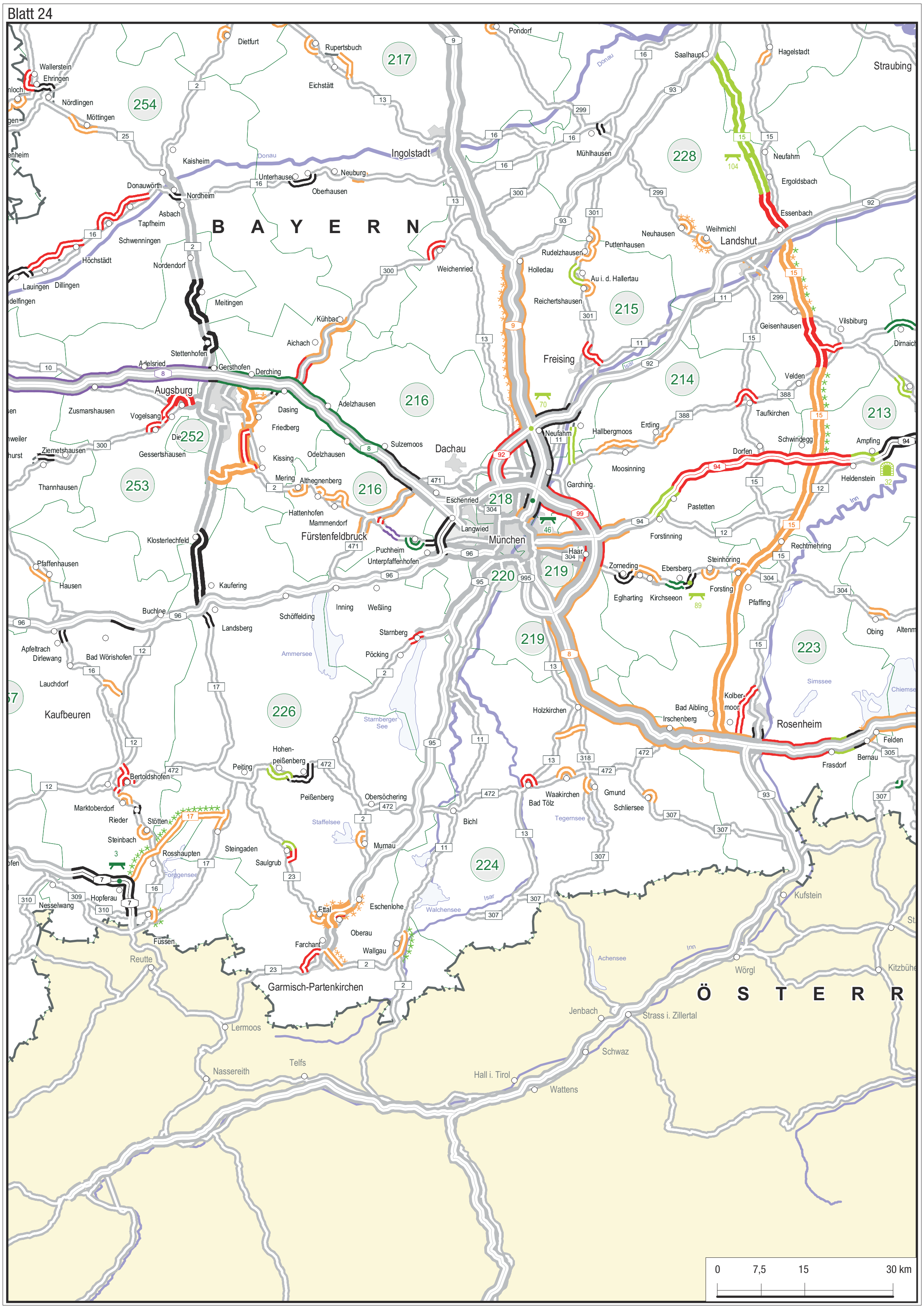


T S C H E C H I S C H E
R E P U B L I K
Komotau
(Chomutov)
(Most)
Saaz
(Zatec)
Laun
(Louny)
Trebiz
Schlan
(Slaný)
Veltrusy
Prag
(Praha)
Gottesgab
(Boží Dar)
Schlackenwerth
(Ostrov)
Karlsbad
(Karlovy Vary)
Falkenau
(Sokolov)
Franzensbad
(Frantiskovy Lázn)
Eger
(Cheb)
Hundsbach
Waldsassen
Petschau
(Becov n.)
Buchau
(Bochov)
Lubenec
Horesedly
Revnicov
Jesenice
Theusing
(Touzim)
Kralovice
Plasy
Beraun
(Beroun)
Zbraslav
Marienbad
(Mariánske Lázn)
Anischau
(Únesov)
Cerhovice
Dobris
Plan
(Planá)
Tachov
Mies
(Stribro)
Pilsen
(Plzen)
Rokycany
Príbram
Obor
Sedlcany
Haid
(Bor)
Losiná
Milín
Waidhaus
Kaltenbaum
Lohma
Stod
Rozmitál
Prestitz
(Prestice)
Stankov
Nepomuk
Lnáre
Blatná
Milevsko
Taus
(Domazlice)
Vraz
Klattau
(Klatovy)
Trebkov
Horazd'ovice
Nalzovske Hory
Pisek
Cachrov
Strakonitz
(Strakonice)
Volyne
Wodnan
(Vodnany)
Markt Eisenstein
(Zelezná Ruda)
Pistin
Winterberg
(Vimperk)
Kuschwarda
(Strázny)
Rohrbach
Altenfelden
Engelhartszell
Obernzell
Untergriesbach
Wegscheid
Passau
Furth im Wald
Neubäu
Altenkreith
Untertraubenbach
Cham
Chameregg
Cham-
münster
Roding
Traitsching
Rissmannsdorf
Bernhardswald
Bayer. Eisenstein
Ruhmannsfelden
Schweinhütt
Grafling
Deggendorf
Straubing
Strasskirchen
Auerbach
Schwarzach
Eberhardsreuth
Grafenau
Hohenau
Gumpenreit
Saldenburg
Neukirchen
Osterhofen
Künzing
Ergoldsbach
Essenbach
Rodewisch
Stützengrün
Markersbach
Donau
Vltava
Berounka
Ohre
Slapska prehr. nádrz
Orlická prehr. nádrz
Vod. nádrz Lipno
165
234
231
227
229
230
0
7,5
15
30 km

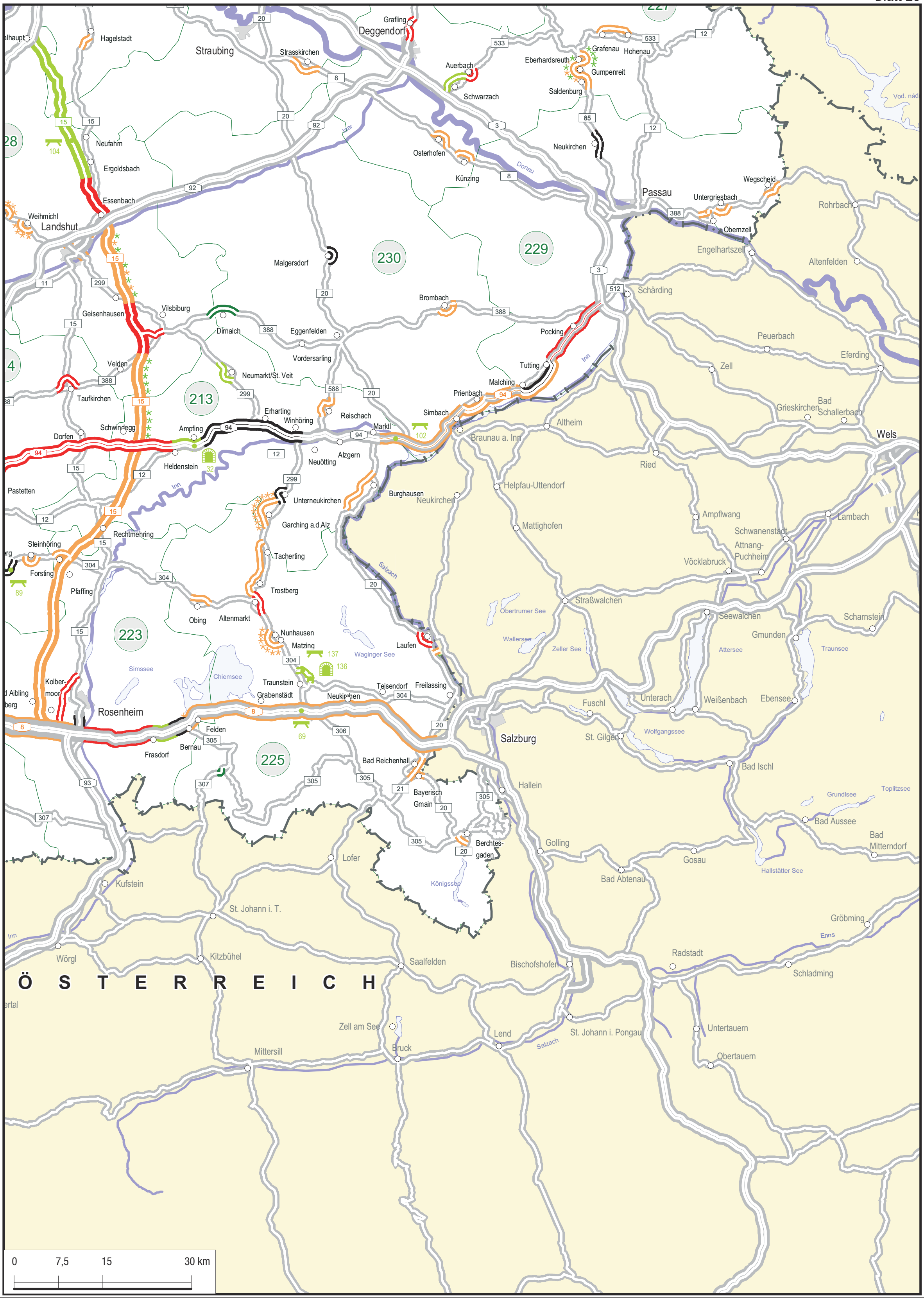
Blatt 22




Blatt 23
Ludwigsburg
Backnang
Kornwestheim
Waiblingen
Leonberg
Stuttgart
Schorndorf
Esslingen
Sindelfingen
Böblingen
Nürtingen
Kirchheim
Göppingen
Schwäbisch Gmünd
Aalen
Heidenheim
Geislingen
Tübingen
Reutlingen
Rottenburg
Ulm
Augsburg
Alb - Stadt
Biberach
a. d. Riß
Memmingen
Kaufbeuren
Kempten
Ravensburg
Friedrichshafen
Konstanz
Singen
Bregenz
Dornbirn
St. Gallen
C H W E I Z
Bodensee
Neckar
Donau
266
264
269
270
254
259
261
263
262
260
290
289
291
255
252
253
295
292
257
294
293
287
256
B
0
7,5
15
30 km


Blatt 24
B A Y E R N
Ö S T E R R
Augsburg
München
Ingolstadt
Landshut
Freising
Dachau
Fürstenfeldbruck
Rosenheim
Kaufbeuren
Garmisch-Partenkirchen
Straubing
217
254
228
215
214
216
252
253
213
218
219
220
223
226
224
0 7,5 15 30 km

Blatt 25


Straubing
Deggendorf
Landshut
Passau
Rosenheim
Salzburg
Wels
Hagelstadt
Strasskirchen
Grafling
Auerbach
Schwarzach
Eberhardsreuth
Grafenau
Hohenau
Gumpenreit
Saldenburg
Neukirchen
Osterhofen
Künzing
Wegscheid
Untergriesbach
Obernzell
Engelhartszell
Rohrbach
Altenfelden
Neufahrn
Ergoldsbach
Essenbach
Weihmichl
Malgersdorf
Brombach
Geisenhausen
Vilsbiburg
Dirnaich
Eggenfelden
Vordersarling
Neumarkt/St. Veit
Velden
Taufkirchen
Schwindegg
Dorfen
Ampfing
Erharting
Winhöring
Reischach
Markt
Simbach
Prienbach
Malching
Tutting
Pocking
Schärding
Heldenstein
Neuötting
Alzgern
Pastetten
Unterneukirchen
Burghausen
Garching a.d.Alz
Rechtmehring
Steinhöring
Forsting
Pfaffing
Tacherting
Trostberg
Obing
Altenmarkt
Nunhausen
Matzing
Laufen
Traunstein
Grabenstädt
Neukirchen
Teisendorf
Freilassing
Kolbermoor
Felden
Bernau
Frasdorf
Bad Reichenhall
Bayerisch Gmain
Berchtesgaden
Lofer
Kufstein
St. Johann i. T.
Kitzbühel
Wörgl
Saalfelden
Zell am See
Mittersill
Bruck
Lend
St. Johann i. Pongau
Bischofshofen
Radstadt
Schladming
Untertauern
Obertauern
Gröbming
Gosau
Bad Aussee
Bad Mitterndorf
Bad Abtenau
Golling
Hallein
Bad Ischl
St. Gilgen
Fuschl
Unterach
Weißenbach
Ebensee
Gmunden
Seewalchen
Scharnstein
Vöcklabruck
Attnang-Puchheim
Schwanenstadt
Lambach
Ampflwang
Ried
Straßwalchen
Mattighofen
Helpfau-Uttendorf
Braunau a. Inn
Altheim
Neukirchen
Zell
Peuerbach
Eferding
Grieskirchen
Bad Schallerbach
Chiemsee
Simssee
Waginger See
Obertrumer See
Wallersee
Zeller See
Attersee
Traunsee
Wolfgangssee
Grundlsee
Toplitzsee
Hallstätter See
Königssee
Donau
Inn
Salzach
Enns
223
225
213
229
230
Ö S T E R R E I C H
0 7,5 15 30 km

D Bundeswasserstraßen

D.1 Allgemeines

D.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Nach Artikel 89 des Grundgesetzes ist der Bund Eigentümer der früheren Reichswasserstraßen, die er durch eigene Behörden (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – WSV) verwaltet. Die Tätigkeit der Verwaltung richtet sich im Einzelnen nach dem Bundeswasserstraßengesetz, dem Binnenschifffahrtsaufgabengesetz sowie dem Seeschifffahrtsaufgabengesetz. Grundlage für die fiskalische Verwaltung ist das Bundeswasserstraßenvermögensgesetz.

D.1.2 Netz der Bundeswasserstraßen

Die Wasserstraßen sind neben den Straßen, den Schienen und den Rohrleitungen Teil des bodengebundenen Verkehrswegenetzes der Bundesrepublik Deutschland. Obgleich sehr viel weitmaschiger als Schiene und Straße, ist das Wasserstraßennetz dennoch ein zusammenhängendes Netz, das die großen Seehäfen einerseits mit der Hohen See, andererseits mit dem Hinterland sowie die bedeutendsten Industriezentren miteinander verbindet. Neben den Seehäfen dienen die Binnenhäfen dem Umschlag von Gütern. Die Mehrzahl der Großstädte der Bundesrepublik besitzt einen direkten Wasserstraßenanschluss.

Das Netz der Bundeswasserstraßen in Deutschland umfasst circa 7 300 km Binnenwasserstraßen, von denen circa 75 Prozent der Strecke auf Flüsse und 25 Prozent auf Kanäle entfallen. Zu den Bundeswasserstraßen zählen auch circa 18 000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. Zu den Anlagen an den Bundeswasserstraßen gehören u. a. 400 Schleusen und 320 Wehre, 2 Schiffshebewerke, zwei Talsperren und etwa 1 600 Brücken.

Zum Hauptnetz mit circa 5 100 Kilometern (Wasserstraßenklasse IV und höher) zählen die Magistralen Rhein (mit den Nebenflüssen Neckar, Main, Mosel und Saar), Donau, Weser und Elbe sowie die verbindenden Kanalsysteme bis zur Oder und zur Donau. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil des „nassen“ Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) und sind dementsprechend leistungsfähig zu erhalten und zu gestalten. Vorhandene Engpässe sind im Netz zu beseitigen, um dessen wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Über die 757 km langen Seeschifffahrtsstraßen sind Nord- und Ostsee erreichbar. Über die Donau, den Main-Donau-Kanal, den Main und den Rhein sind die Anrainerstaaten zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee erreichbar. Die West-Ost-Magistrale bildet das Kanalnetz zwischen Rhein und Oder. Es gibt mehr als 100 moderne öffentliche See- und Binnenhäfen. 54 von 80 Großstadtregionen in Deutschland haben einen Wasserstraßenanschluss.

Die Bundeswasserstraßen haben neben der verkehrswirtschaftlichen Nutzung beachtenswerte Funktionen zur Wasserversorgung, Erhaltung der Vorflut für den Abfluss der Niederschläge und für Entwässerungszwecke, Abwendung von Hochwasser- und Eisgefährdung sowie zur preiswerten und sauberen Energiegewinnung in staugeregelten Abschnitten.

Die Flüsse sind die naturgegebenen Hauptadern für den Wasserabfluss. Aus Flüssen und Schifffahrtskanälen werden ständig große Wassermengen, vor allem für industrielle Zwecke entnommen. Aber auch die Landwirtschaft und die Trinkwassergewinnung stützen sich in beachtlichem Umfang auf das Wasserangebot der Bundeswasserstraßen.

Zur umweltfreundlichsten Form der Energiegewinnung zählt die Wasserkraftnutzung. Sie ist jedoch nur wirtschaftlich vertretbar, wenn ausreichende Fallhöhen und entsprechende Abflüsse zur Verfügung stehen. Laufwasser-Kraftwerke sind vielfach im Zusammenhang mit einer Stauregelung für den Schiffsverkehr errichtet worden. Zu den staugeregelten Bundeswasserstraßen mit Wasserkraftnutzung zählen Weser, Oberrhein, Neckar, Main, Mosel, Saar und Donau mit einer installierten Leistung von zurzeit ca. 750 MW. Damit wird mit Wasserkraft etwa genauso viel Energie produziert, wie alle Transporte auf dem Wasser verbrauchen – einzigartig für einen Verkehrsträger.

Schließlich dienen die Bundeswasserstraßen in steigendem Maße der Erholung der Bevölkerung an und auf dem Wasser. Hier sind neben dem Wassersport mit Segel- und Motorbooten, dem Kanusport, dem Rudern, Surfen und Wasserskilaufen auch das Angeln, Wandern und Radwandern zu nennen. Die auf eine dreiviertel Million geschätzte Zahl von Sport- und Freizeitbooten spricht für sich. An besonders attraktiven Wasserstraßen hat sich ein intensiver Fremdenverkehr für Kurz- und Langzeiturlauber entwickelt. Die Fahrgastschifffahrt hat hieran einen großen Anteil. Die Zahl von mehr als 800 Fahrgastschiffen mit rund 200 000 Plätzen belegt den hohen Stellenwert dieses Schifffahrtszweiges und des dazugehörigen Fremdenverkehrs.

D.1.3 Verkehrsträger Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist für den nationalen und internationalen Güterverkehr ein volkswirtschaftlich unentbehrlicher Verkehrsträger. Die besonderen Eigenschaften wie

- hohe Verkehrssicherheit,
- geringer Energieverbrauch und hohe Umweltfreundlichkeit,
- weitgehende Nutzung natürlicher Verkehrswege,
- günstiges Verhältnis von Nutzlast zu Totlast,
- geringer Personalbedarf,
- großräumiges Transportvolumen,
- Kapazitätsreserven des Systems Binnenschifffahrt/Wasserstraßen

machen die Binnenschifffahrt aus ökologischen, ökonomischen und Sicherheitsgesichtspunkten zu einem bevorzugten Beförderungsmittel insbesondere für Massengüter, übermäßig schwere und sperrige sowie gefährliche Güter.

Darüber hinaus gewinnen Container- und Ro-Ro-Verkehre zunehmend an Bedeutung. Mit Binnenschiffen können in der Bundesrepublik Deutschland die meisten Groß- und Hafenstädte und eine Vielzahl von Werken der Schwerindustrie sowie in den Nachbarstaaten wichtige Industrieregionen, Seehäfen und Großstädte angefahren werden.

D.1.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Verwaltung der Bundeswasserstraßen nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) gliedert sich in Mittelinstanz und Unterinstanz. Die Mittelinstanz besteht aus den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSDn) Nord (Kiel), Nordwest (Aurich), Mitte (Hannover), West (Münster), Südwest (Mainz), Süd (Würzburg) und der WSD Ost mit dem Sitz in Magdeburg. Den sieben WSDn sind als Unterinstanz insgesamt 39 Wasser- und Schifffahrtsämter (WSÄ) und sechs Wasserstraßenneubauämter nachgeordnet. Zu den WSÄ gehören regional 143 Außenbezirke mit Betriebsstellen, wie z. B. Schleusen, Hebewerke sowie Bauhöfe. Weiterhin gehören folgende Oberbehörden/Anstalten zur WSV:

– Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe,
– Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz,
– Bundesanstalt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg.

Die WSV erfüllt die ihr übertragenen Aufgaben teils mit eigenem Personal und im Regiebetrieb, teils mit Unternehmerhilfe. Größere Neu- und Ausbaumaßnahmen werden ausschließlich von Unternehmen durchgeführt, wobei jedoch Bauplanung und Bauüberwachung durch WSV-Personal erfolgen. Die Unterhaltungsaufgaben werden je nach wirtschaftlichen Gegebenheiten von Unternehmen oder im Regiebetrieb erledigt. Für den Betrieb der Anlagen steht ausschließlich WSV-Personal zur Verfügung.

D.1.5 Verkehrssystem Schiff/Wasserstraße

Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschifffahrt und Wasserstraße. Neben der umweltfreundlichen Transportfunktion haben die Bundeswasserstraßen – was für einen Verkehrsweg außergewöhnlich ist – noch weitere Funktionen. Sie dienen der Trink- und Brauchwasserversorgung, Bewässerung, Kraftwerksnutzung, Abwasserentsorgung, Hochwasserabfuhr, aber auch der Fischerei. Neben der ökologischen Biotopfunktion besitzen die Bundeswasserstraßen einen hohen Erholungs- und Freizeitwert für den Menschen. Mit einem zusammenhängenden Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen, den vielen reizvollen Binnenseen und den Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee ist Deutschland ein hochinteressantes Wassersportrevier mitten in Europa.

D.1.5 Umwelt

Das Netz der Wasserstraßen verknüpft verschiedene Landschaftsräume und Biotope miteinander. Sie bilden wichtige Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt, darunter auch für seltene und unter Schutz stehende Arten.

Bei der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen muss der Bund den Belangen des Naturhaushaltes Rechnung tragen, das Landschaftsbild berücksichtigen und die natürlichen Lebensgrundlagen bewahren.

D.1.6 Forschung

Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt sind das zentrale Thema des Forschungsprogramms „KLIWAS“. Vernetzt mit zahlreichen anderen wissenschaftlichen Einrichtungen, kooperieren in dem Forschungsprogramm KLIWAS mehrere Behörden der BMVBS-Ressortforschung:

– Deutscher Wetterdienst (DWD), Offenbach,
– Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg,
– Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Koblenz,
– Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Karlsruhe.

Die BfG koordiniert das auf fünf Jahre angelegte Forschungsprogramm.

D.2 Finanzierung der Bundeswasserstraßen

D.2.1 Bundeswasserstraßenhaushalt

Die Ausgaben für die Bundeswasserstraßen im Jahr 2010 umfassten die Bereiche

– Investitionen,
– Betrieb und Unterhaltung,
– Verwaltung

mit einem Gesamtvolumen von 2 066,8 Mio. Euro.

Die Gesamtausgaben für Investitionen (Infrastruktur, Lotswesen, Hochbau, Fahrzeuge, usw.) in die Bundeswasserstraßen betrugen 1 041,2 Mio. Euro. Davon wurden in die Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur 182,7 Mio. Euro und in Um-, Aus,- und Neubaumaßnahmen 737,8 Mio. Euro investiert.

Zu den Schwerpunkten der Investitionen in die Bundeswasserstraßen gehören

– die Fortsetzung der begonnenen Aus- und Neubauvorhaben,
– Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen und ihrer Anlagen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den 430 Mio. Euro umfassenden Investitionen des Konjunkturpakets I in die Bundeswasserstraßen sind

– mit 210 Mio. Euro die Verbesserung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen,

– mit 170 Mio. Euro die Netzoptimierung und das Schleusenprogramm,

– mit 50 Mio. Euro die Verstärkung von Erhaltungsmaßnahmen.

Im Jahr 2010 wurden aus dem Konjunkturpaket I 179,7 Mio. Euro verausgabt.

Die insgesamt 350 Mio. Euro umfassenden Investitionsschwerpunkte des Konjunkturpakets II bei den Bundeswasserstraßen sind:

– die Beschleunigung laufender Maßnahmen (Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Seehäfen),

– Netzoptimierung und Substanzerhaltung des Bundeswasserstraßennetzes,

– die Erhaltung und der Ausbau von Schleusen,

– die vorgezogene Realisierung neuer Maßnahmen,

– die Modernisierung der betrieblichen Infrastruktur der WSV.

Im Jahr 2010 wurden aus dem Konjunkturpaket II 106,0 Mio. Euro verausgabt.

D.2.2 EFRE-Mittel des OP Verkehr, EFRE Bund 2007 bis 2013 – Teil Wasserstraße

Im OP Verkehr EFRE Bund 2007 bis 2013 stehen für Bundeswasserstraßen 140 Mio. Euro, davon rund 91 Mio. Euro aus dem EFRE zur Verfügung. Die derzeit 22 Projekte umfassende indikative Liste der Großprojekte des Programms beinhaltet 2 Wasserstraßenprojekte.

Bis zum 31. Dezember 2010 konnten die im Programm für Wasserstraßenprojekte verfügbaren EFRE-Mittel über folgende Projekte vollständig gebunden werden:

– 48,5 Mio. Euro Neubau Schiffshebewerk Niederfinow,

– 16,2 Mio. Euro Fahrrinnenanpassung Seewasserstraße nördlicher Peenestrom,

– 27,3 Mio. Euro Neubau Niedrigwasserschleuse Magdeburg.

Die Prüfung des Großprojektantrags zur Niedrigwasserschleuse Magdeburg war bis zum 31. Dezember 2010 noch nicht vollständig abgeschlossen. Die Zusage der EFRE-Mittel stand zu diesem Zeitpunkt daher noch unter dem Vorbehalt ihrer Genehmigung durch die EU-Kommission.

Im Gegensatz zum Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow und der Niedrigwasserschleuse Magdeburg liegt das Investitionsvolumen des Projekts Fahrrinnenanpassung Seewasserstraße nördlicher Peenestrom unter dem Schwellenwert für EU-Großprojekte (50 Mio. Euro) und bedurfte daher keiner Genehmigung durch die EU-Kommission.

D.2.3 Gemeinschaftszuschuss für Transeuropäische Netze – Teil Wasserstraße

Im Rahmen des MAP wurden für die Periode 2007 bis 2013 zwei Projekte bewilligt:

– Neubau der Eisenbahnbrücke im Zuge des Donauausbaus bei Deggendorf 7,01 Mio. Euro,

– Variantenuntersuchung zum Donauausbau Straubing–Vilshofen 16,5 Mio. Euro.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des Jahresprogramms 2007 für den Bau einer 2. Schleusenkammer in Fankel (Mosel) 4,91 Mio. Euro bewilligt.

Für das Jahr 2010 wurde im Rahmen des Jahresprogramms für den Bau der zweiten Moselschleuse Trier ein Zuschuss von 2,4 Mio. Euro bewilligt.

D.3 Bundeswasserstraßenprojekte

Tabelle 45

Bundeswasserstraßenprojekte

		Ausgaben (Mio. €)	
		gesamt	2010
Seeschifffahrtsstraßen			
1.1	Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel	273	5
1.2	Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals	130	3
2	Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	248	4
3.1	Fahrrinnenanpassung der Unterweser	18	0,2
3.2	Fahrrinnenanpassung der Außenweser	28	0,3

noch Tabelle 45

		Ausgaben (Mio. €)	
		gesamt	2010
Binnenschifffahrtsstraßen			
4	Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)	165	6
5.1	Mittellandkanal	2.050	39
5.2	Elbe-Seitenkanal	184	
6	Mittelweser	182	45
7	Westdeutsches Kanalnetz	2.061	66
8	Rhein	1.254	48
9	Mosel	501	21
10	Neckar	767	15
11	Main-Donau-Wasserstraße	1.802	93
12	Mittel- und Oberelbe	69	6
13	Spree-Oder-Wasserstraße, Berliner Wasserstraßen (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17)	2.285	97
14	Havel-Oder-Wasserstraße	661	38

Karten Bundeswasserstraßen: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg

Kartenlegende Bundeswasserstraßen:



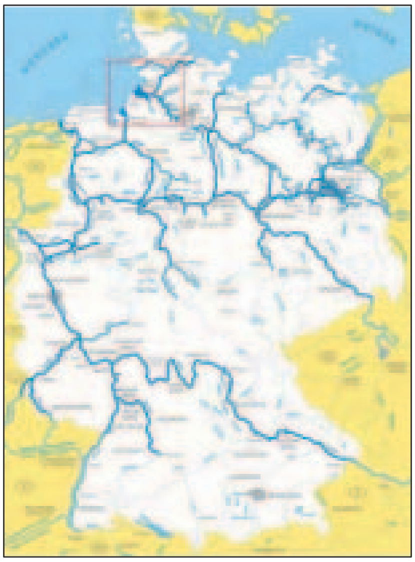
Abbildung 14

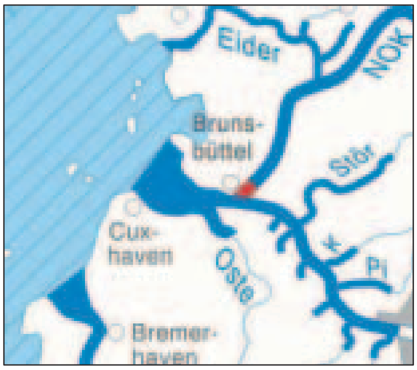
Karte der Bundeswasserstraßen



D.3.1 Seeschifffahrtsstraßen

D.3.1.1 Neubau einer 5. Schleusenkammer des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel





Verkehrsfunktion:

– insbesondere für die Deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,

– der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),

– mit rund 43 000 Schiffspassagen im Jahr 2008 ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt.

Ausbauziel/Projektstand:

– die instandsetzungsbedürftigen Große Schleusen in Brunsbüttel werden mit der Erweiterung um eine Kammer und der anschließenden Grundinstandsetzung der Schleusenanlage zukunftsfähig gemacht.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2010; und Baubeginn in 2012,

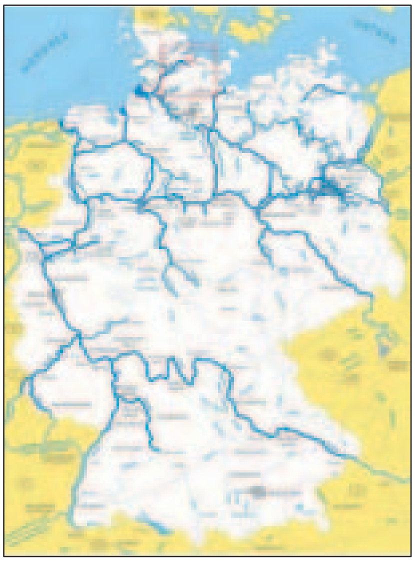
– Inbetriebnahme vsl. rund fünf Jahre nach Baubeginn.

Laufende Aktivitäten 2010:

– Planfeststellungsverfahren, Detaailplanung.

Gesamtausgaben: davon	273 Mio. Euro,
– 2010:	5 Mio. Euro,
– nach 2010:	261 Mio. Euro.

D.3.1.2 Anpassung der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals





Verkehrsfunktion:

– insbesondere für die deutschen Nordseehäfen wichtige Handels- und Verkehrsverbindung in den Ostseeraum,

– der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN),

– mit rund 43 000 Schiffspassagen im Jahr 2009 ist der NOK die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt.

Ausbauziel / Projektstand:

– Befahrbarkeit des Kanals mit Schiffen bis
L = 280 m, B = 32,5 m, T = 9,5 m,

– Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten im Ausbaubereich und damit Reduzierung der Passagezeit im Kanal.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss vsl. 2012,

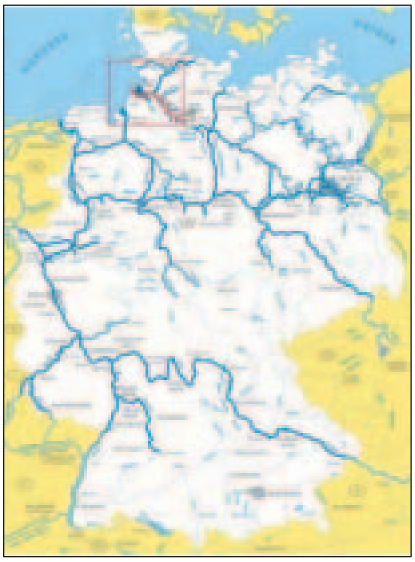
– Inbetriebnahme vsl. rund vier Jahre nach Baubeginn.

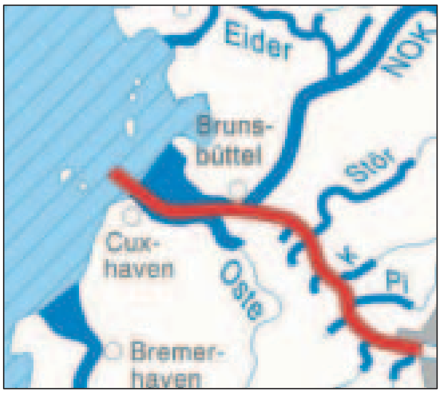
Laufende Aktivitäten 2010:

– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben: davon	130 Mio. Euro,
– 2010:	3 Mio. Euro,
– nach 2010:	123 Mio. Euro.

D.3.1.3 Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe





Verkehrsfunktion:

– Seewärtige Zufahrt zum Hafen Hamburg.

Ausbauziel/Projektstand:

– tideunabhängiger Anlauf des Hamburger Hafens von Containerschiffen mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 m,
– tideabhängiges Verlassen des Hamburger Hafens für Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 m; Verbesserung der Begegnungsmöglichkeiten.

Termine/Planungsstand:

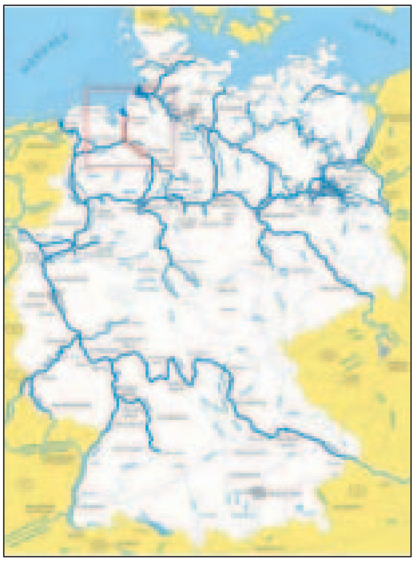
– Planfeststellungsbeschluss vsl. Frühjahr 2012,
– Baubeginn in 2012, sofern Baurecht vorliegt,
– Verkehrsfreigabe 2 Jahre nach Baubeginn.

Laufende Aktivitäten 2010:

– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben: davon	248 Mio. Euro,
– 2010:	4 Mio. Euro,
– nach 2010:	239 Mio. Euro.

D.3.1.4 Fahrrinnenanpassung Unterweser





Verkehrsfunktion:

– Leistungsfähiger Anschluss der niedersächsischen und bremischen Seehäfen an der Unterweser an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr von Massengutschiffen (Getreide, Futtermittel, Stahl, Erz) mit max. tideabhängigem Abladetiefgang von
  – 12,80 m bis Brake,
  – 11,10 m bis Bremen.

Termine/Planungsstand:

– Planfeststellungsbeschluss Juli 2011,
– Baubeginn vsl. 2012,
– Verkehrsfreigabe 2013.

Laufende Aktivitäten 2010:

– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben: davon	18 Mio. Euro,
– 2010:	0,2 Mio. Euro,
– nach 2010:	17 Mio. Euro.

D.3.1.5 Fahrrinnenanpassung Außenweser





Verkehrsfunktion:

– Leistungsfähiger Anschluss des Containerterminals in Bremerhaven an die internationalen Seewege und Transportmärkte sowie an die spezifischen Schiffsgrößenentwicklungen.

Ausbauziel/Projektstand:

– tideunabhängiger Anlauf in Bremerhaven von Containerschiffen mit einem Tiefgang von bis zu 13,50 m,
– tideabhängiges Verlassen von Bremerhaven für Containerschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 14,50 m.

Termine/Planungsstand:

– *Planfeststellungsbeschluss Juli 2011*,
– Baubeginn 2012,
– Verkehrsfreigabe 2013.

Laufende Aktivitäten 2010:

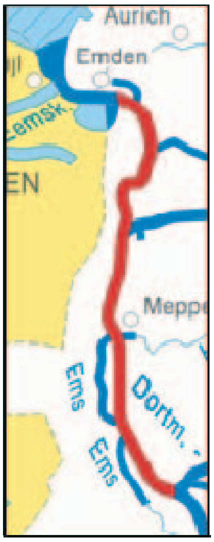
– Planfeststellungsverfahren.

Gesamtausgaben: davon	28 Mio. Euro,
– 2010:	0,3 Mio. Euro,
– nach 2010:	23 Mio. Euro.

D.3.2 Binnenschifffahrtsstraßen

D.3.2.1 Dortmund-Ems-Kanal (Nordstrecke)





Verkehrsfunktion:

– Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) verbindet den Seehafen Emden mit dem Mittellandkanal und im weiteren Verlauf über die Westdeutschen Kanäle auch mit dem Ruhrgebiet und dem Rhein. Große regionale Bedeutung hat zudem die Verbindung zum Küstenkanal (KüK) erhalten.

Ausbauziel/Projektstand:

– Geplanter Verkehr mit Güterschiffen (110 m bzw. 135 m Länge, 11,40 m Breite) sowie Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,7 m Abladetiefe, 2-lagiger Containerverkehr,
– Zurzeit ist die DEK-Nordstrecke für Europaschiffe und Verbände mit 95 m Länge mit 2,70 m Abladung zugelassen.

Termine/Planungsstand:

– Neubau der 5 Schleusen Bevergern, Rodde, Venhaus, Hesselte, Gleesen sowie Strecken- und Brückenanpassungen,
– Brückenhebungen bis 2025.

Laufende Aktivitäten 2010:

– Planungen

Gesamtausgaben: davon	165 Mio. Euro,
– 2010:	4 Mio. Euro,
– nach 2010 :	154 Mio. Euro.

D.3.2.2 Mittellandkanal





Verkehrsfunktion:

– Der Mittellandkanal ist die bedeutendste West-Ost-Verbindung. Er verbindet die Wirtschaftsräume im Ruhrgebiet mit denen um Hannover und Braunschweig. Durch das Wasserstraßenkreuz in Magdeburg wurde 2003 ein vom Wasserstand der Elbe unabhängiger Anschluss an die Berliner und osteuropäischen Wasserstraßen geschaffen.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge/11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr,

– Die MLK-Strecke von Westen bis Sülfeld ist bereits fertiggestellt. In der Strecke Sülfeld–Magdeburg ist das Güterschiff mit 110 m Länge unter Restriktionen (Abladetiefe, Begegnung) einsetzbar. Die Stichkanäle sind z. T. im Bau oder in Planung.

Termine/Planungsstand:

– MLK: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe bis 2012,

– Stichkanäle: Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe nach 2015.

Laufende Aktivitäten 2010:

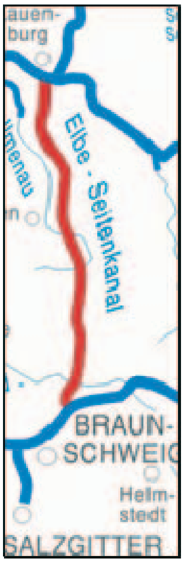
– Streckenausbau Sülfeld bis Magdeburg,

– Ersatzneubau Schleuse Bolzum am Stichkanal Hildesheim

Gesamtausgaben: davon	2 050 Mio. Euro,
– 2010:	39 Mio. Euro,
– nach 2010:	523 Mio. Euro.

D.3.2.3 Elbe-Seitenkanal





Verkehrsfunktion:

– Der Elbe-Seitenkanal (ESK) verbindet den Seehafen Hamburg mit dem Mittellandkanal und dem nordwestdeutschen Binnenwasserstraßennetz. Bei geringer Wasserführung der Elbe ist er außerdem in Verbindung mit dem Mittellandkanal Ersatzfahrtroute für die Relation Hamburg–Magdeburg.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (100 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge/11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

– Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg 2008 bis 2013.

Laufende Aktivitäten 2010:

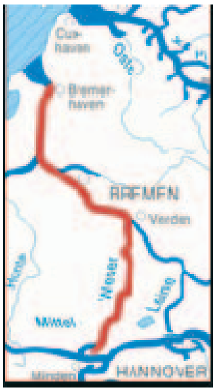
– Vorarbeiten für die Grundinstandsetzung des Schiffshebewerks in Lüneburg,

– Voruntersuchungen für den Bau eines 2. Abstiegsbauwerks in Lüneburg.

Gesamtausgaben: davon	184 Mio. Euro,
– 2010:	6 Mio. Euro,
– nach 2010:	49 Mio. Euro.

D.3.2.4 Mittelweser





Verkehrsfunktion:

– Die Mittelweser verbindet die Seehäfen an der Unterweser wie Bremen und Bremerhaven mit dem Mittellandkanal, über den sowohl die westdeutschen Ballungsräume wie auch die ostdeutschen Zentren in Magdeburg und Berlin angebunden sind.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe, langfristiges Ziel Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr.

Termine/Planungsstand:

– Güterschiffe (85 m Länge, 9,5 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2009,

– Güterschiffe (110 m Länge, 11,40 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2012,

– Inbetriebnahme Schleuse Dörverden bis 2011,

– Inbetriebnahme Schleuse Minden bis 2013,

– Güterschiffe (135 m Länge, 11,40 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe nach 2014.

Laufende Aktivitäten 2010:

– Baggerungen zur Vertiefung der Fahrrinne,

– Bau Schleuse Dörverden,

– Bau der Schleuse Minden,

– Ausbau von Schleusenkanälen.

Gesamtausgaben: davon	182 Mio. Euro,
– 2010:	45 Mio. Euro,
– nach 2010:	91 Mio. Euro.

D.3.2.5 Westdeutsches Kanalnetz





Verkehrsfunktion:

– Die westdeutschen Kanäle verbinden den Rhein und die Häfen im Ruhrgebiet mit den Nordseehäfen sowie über den Mittellandkanal mit den Ostseehäfen und dem osteuropäischen Wasserstraßennetz.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr. Der Schwerpunkt des Ausbaues im westdeutschen Kanalnetz liegt zurzeit in der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals von Dortmund bis zum Abzweig in den Mittellandkanal.

Termine/Planungsstand:

– Güterschiffe (110 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,5 m Abladetiefe ab 2007,
– Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe ab 2015,
– Erstellung einer Haushaltsunterlage für den Bau einer zweiten Schleusenkammer Wanne-Eickel ab 2009,
– Planung der Anpassung des DHK für das 2,8 m abgeladene Europaschiff ab 2009 .

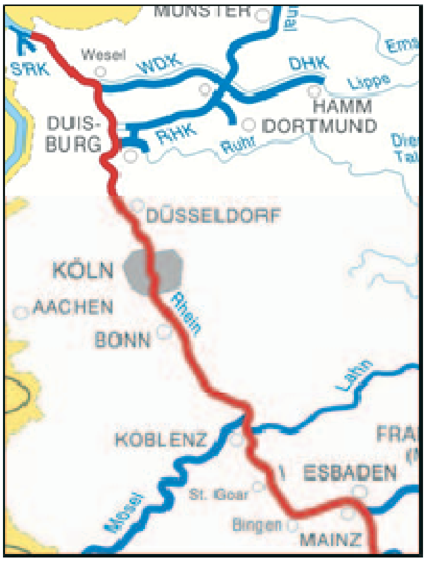
Laufende Aktivitäten 2010:

– DEK-Süd: Streckenausbaumaßnahmen inkl. Brückenanpassungen,
– Im übrigen westdeutschen Kanalnetz wurden Ersatzinvestitionen und umfangreiche Maßnahmen zur Vorsorge und Beseitigung von Bergschäden durchgeführt.

Gesamtausgaben: davon	2 061 Mio. Euro,
– 2010:	66 Mio. Euro,
– nach 2010:	450 Mio. Euro.

D.3.2.6 Rhein







Verkehrsfunktion:

– Der Rhein ist die bedeutendste europäische Wasserstraße; er verbindet im Zusammenhang mit den Rheinnebenflüssen die ARA-Häfen an der Nordsee mit den Industriezentren im Binnenland in Deutschland, den Niederlanden, Frankreich, Luxemburg und der Schweiz.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (280 m Länge und bis zu 34 m Breite); 4-lagiger Containerverkehr,
– Fahrrinnentiefe bei definiertem Niedrigwasserstand (GLW) in der Strecke
  – BGr DE/NL–Krefeld 2,8 m,
  – Krefeld–Köln 2,8 m,
  – Köln–Koblenz 2,5 m,
  – Koblenz–Iffezheim 2,1 m
    (Gebirgsstrecke Kaub–Budenheim1,9 m),
  – Iffezheim–BGr D/CH 3,5 m,
– engstellenorientierte Optimierung der Schifffahrts- und Tiefenverhältnisse unter Berücksichtigung laufender morphologischer Veränderungen.

Termine/Planungsstand:

– Es handelt sich um Daueraufgaben.

Laufende Aktivitäten 2010:

– dauerhafte Geschiebezugabe,
– engstellenbezogene Wasserbaumaßnahmen,
– Dammnachsorgemaßnahmen am Oberrhein,
– Beteiligung an Hochwasserschutzmaßnahmen.

Gesamtausgaben: 1254 Mio. Euro,
davon

– 2010: 48 Mio. Euro,
– nach 2010: 743 Mio. Euro.

D.3.2.7 Mosel





Verkehrsfunktion:

– Die Mosel verbindet den Rhein mit der Saar (Saarland), Luxemburg und der Region Lothringen (Frankreich).

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (185 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; 2-lagiger Containerverkehr,

– Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist der Bau zweiter Schleusenkammern an den 10 Moselstaustufen zwischen Koblenz und Trier erforderlich,

– An den Staustufen in Fankel und Zeltingen steht der Bau der zweiten Schleusenkammer vor dem Abschluss; die anderen Bauwerke folgen sukzessive.

Termine/Planungsstand:

– Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenkammer Zeltingen 2009,

– Abschluss der Baumaßnahmen an der zweiten Schleusenkammer Fankel Frühjahr 2012,

– angestrebte Fertigstellung der zweiten Schleusenkammern an allen 10 Staustufen bis 2040.

Laufende Aktivitäten 2010:

– laufende Baumaßnahmen in Fankel,

– Planfeststellungsbeschluss für die zweite Schleusenkammer Trier,

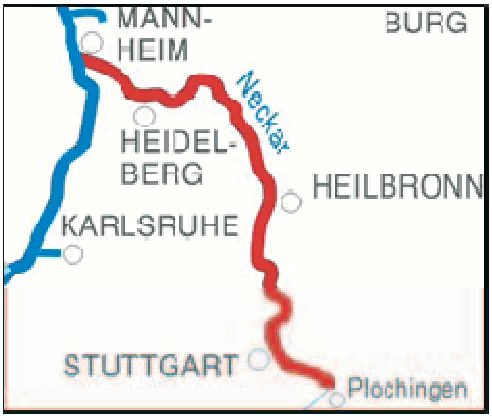
– Grundinstandsetzung von Wehren,

– Bau von Liegestellen.

Gesamtausgaben: davon	501 Mio. Euro,
– 2010:	21 Mio. Euro,
– nach 2010:	340 Mio. Euro.

D.3.2.8 Neckar





Verkehrsfunktion:

– Der Neckar verbindet den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Heilbronn und Stuttgart. Der Wasserstraßenanschluss trägt erheblich zur Aufwertung der Industrieregion um Stuttgart bei.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verlängerung der Schleusen für Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) mit ca. 2,8 m Abladetiefe; Planungen haben bereits begonnen.

– Unabhängig davon: Instandsetzung aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von über 80 Jahren.

Termine/Planungsstand:

– Die Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre sowie die Verlängerung der Schleusen kann aus heutiger Sicht bis 2025 abgeschlossen sein.

Laufende Aktivitäten 2010:

– Die Planungen für die Verlängerung der Schleusen haben begonnen,

– Dammnachsorge in Cannstatt und Horkheim,

– Grundinstandsetzung Wehr Untertürkheim,

– Vergabeverfahren zur Grundinstandsetzung des Wehres Horkheim.

Gesamtausgaben: davon	767 Mio. Euro,
– 2010:	15 Mio. Euro,
– nach 2010:	556 Mio. Euro.

D.3.2.9 Main-Donau-Wasserstraße





Verkehrsfunktion:

– Die Main-Donau-Wasserstraße verbindet mit dem Main, dem Main-Donau-Kanal und der Donau den Rhein mit den Wirtschaftsstandorten Frankfurt, Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Kelheim und Regensburg sowie mit Österreich und Osteuropa.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite; Donau 125 m Länge, 22,9 m Breite); 2-lagiger Containerverkehr; (Donau 3-lagiger Containerverkehr),
– Abladetiefen Main: stromabwärts Aschaffenburg (Untermain) ca. 3,1 m; stromaufwärts Aschaffenburg ca. 2,7 m,
– Der rund 200 km lange Abschnitt Aschaffenburg–Kitzingen (Haltung) ist bereits fertig gestellt,
– Instandsetzung/Ersatz aller Schleusen und Wehre aufgrund ihres Alters von ca. 80 Jahren,
– Donau: Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zwischen Straubing und Vilshofen.

Termine/Planungsstand:

– Main (Reststrecke): Fertigstellung ca. 2016,
– Untermain: Realisierung 2016 bis 2019,
– Donau: Abschluss der Variantenunabhängigen Untersuchungen bis Ende 2012,
– Main-Donau-Kanal (MDK): Planung der Instandsetzung von Schleusen und der Neubau der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn.

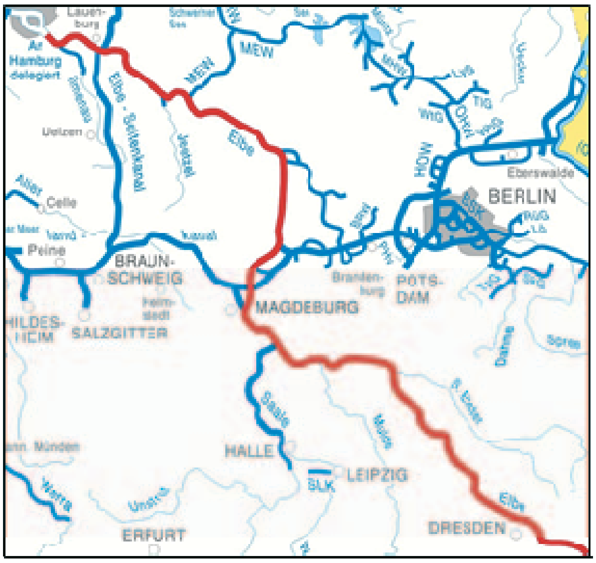
Laufende Aktivitäten 2010:

– Fahrrinnenvertiefung oberhalb von Würzburg bis Viereth,
– Untersuchungen/Sicherungen der Brücken für den Schiffsstoß,
– Ausbau des oberen Vorhafens der Schleuse Limbach,
– Instandsetzung der Schleuse Bamberg am MDK.

Gesamtausgaben: davon	1 802 Mio. Euro,
– 2010:	89 Mio. Euro,
– nach 2010:	417 Mio. Euro.

D.3.2.10 Mittel- und Oberelbe





Verkehrsfunktion:

– Über die Elbe ist Hamburg direkt mit dem Hafen Magdeburg verbunden; dies ist besonders für Containertransporte von Bedeutung.

Ausbauziel/Projektstand:

– Verkehr mit Güterschiffen (110 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (Abmessungen je nach Elbeabschnitt und Fahrtrichtung verschieden), keine Ausbaumaßnahmen.

Termine/Planungsstand:

– Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002 mit Unterhaltungsmaßnahmen.

Laufende Aktivitäten 2010:

– Unterhaltungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Schifffahrtsverhältnisse wie vor dem Hochwasser 2002.

Gesamtausgaben: davon	69 Mio. Euro,
– 2010:	6 Mio. Euro,
– nach 2010:	51 Mio. Euro.

D.3.2.11 Mittellandkanal, Elbe-Havelkanal, Untere Havelwasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal (VDE Nr. 17)





Verkehrsfunktion:

– Leistungsfähiger Anschluss Berlins und Magdeburgs nach Westen an das Netz der Binnenwasserstraßen über den Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal und die Untere Havel Wasserstraße.

Ausbauziel/Projektstand:

– Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE 17) für den Verkehr mit Güterschiffen (135 m Länge, 11,4 m Breite) und Schubverbänden (SV, 185 m Länge, 11,4 m Breite) mit 2,8 m Abladetiefe bis Berlin Westhafen und über den Havelkanal zum GVZ Wustermark,

– Streckenausbau: Mittellandkanal zu 80 Prozent und Elbe-Havel-Kanal 65 Prozent fertig gestellt,

– 2-lagiger Containerverkehr (mit Einschränkungen) 2009,

– Wasserstraßenkreuz Magdeburg 2003,

– Schleuse Charlottenburg 2003.

Termine/Planungsstand:

– Der Ersatz der Schleusen Zerben und Brandenburg ist in Planung,

– Die Schleuse Wusterwitz ist im Bau,

– Niedrigwasserschleuse Magdeburg im Bau,

– Untere Havelwasserstraße und Spree-Oder-Wasserstraße in Planung,

– Güterschiffe (135 m Länge, 11,4 m Breite) und SV mit 2,8 m Abladetiefe ab 2015.

Laufende Aktivitäten 2010:

– Streckenausbau Mittellandkanal, Elbe-Havel-Kanal.

Gesamtausgaben: davon	2 285 Mio. Euro,
– 2010:	97 Mio. Euro,
– nach 2010:	724 Mio. Euro.

D.3.2.12 Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)





Verkehrsfunktion:

– Über die Verkehrsverbindung Berlin–Seehafen Stettin hinaus verbindet die HOW die west- und mitteleuropäischen mit den osteuropäischen Wasserstraßen.

Ausbauziel/Projektstand:

– Fortführung von lokalen Investitionsvorhaben.

Termine/Planungsstand:

– Baumaßnahmen entlang der Strecke sind in der Baudurchführung im Zuge von Dammnachsorgemaßnahmen,

– Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow bis 2014.

Laufende Aktivitäten 2010:

– Bau Schiffhebewerk Niederfinow,

– Dammnachsorgearbeiten.

Gesamtausgaben: davon	661 Mio. Euro,
– 2010:	38 Mio. Euro,
– nach 2010:	460 Mio. Euro.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333